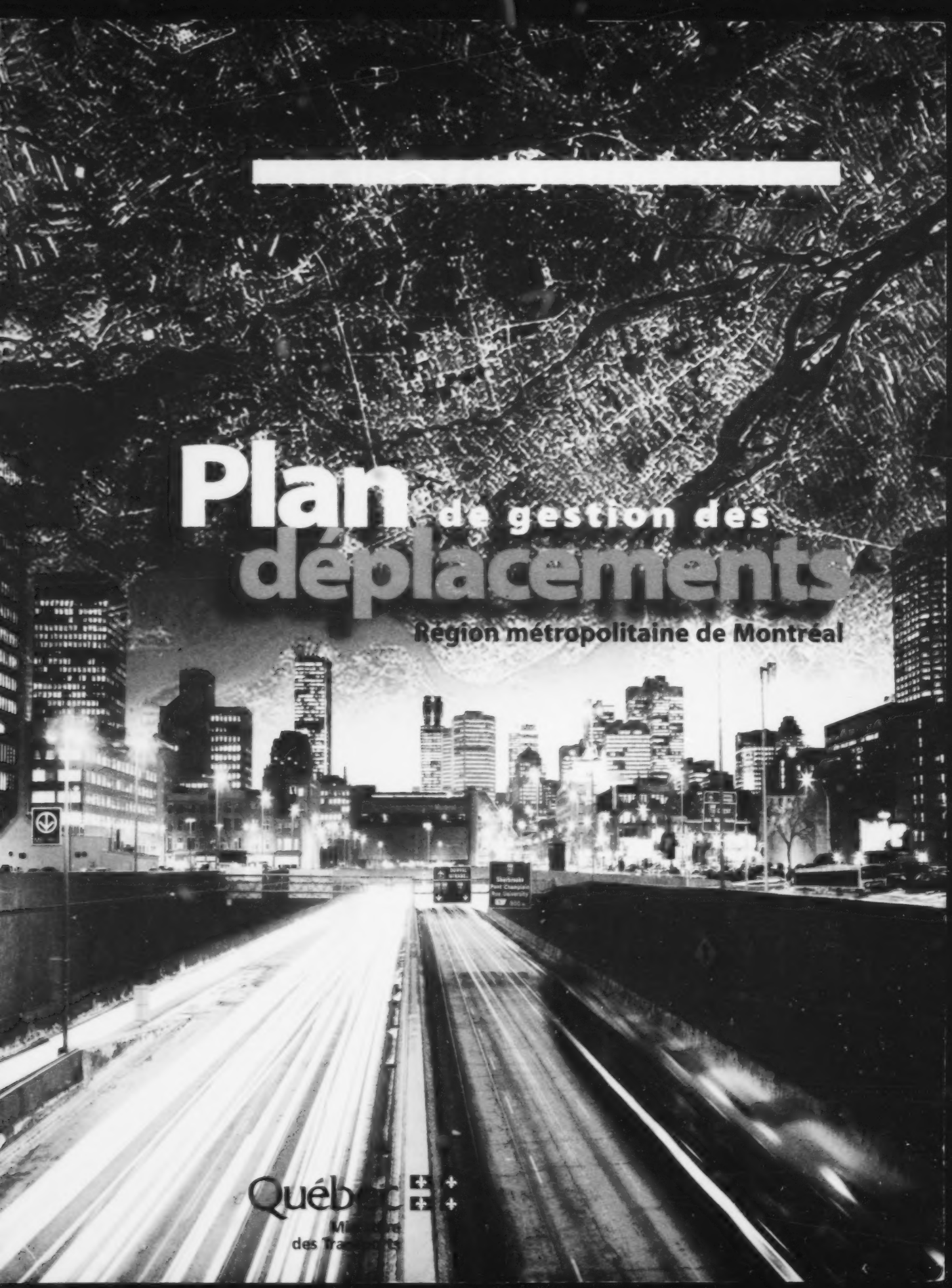

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal
Québec
Ministère des Transports

PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

POUR UNE DÉCONGESTION DURABLE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
18 AVR. 2000
Direction de l'observatoire en transport

Ministère des Transports
Avril 2000

Dépôt légal :
2e trimestre 2000

Bibliothèque nationale du Québec

ISBN :
2-550-35855-4

Couverture :
Profil de Montréal, Agence Tony Stone

TABLE DES MATIÈRES

PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL 1

Une vision globale et intégrée 1

Agir dans l'immédiat et baliser le futur 2

Adapter la gestion des déplacements à leur caractère stratégique pour l'économie du Québec et de la région de Montréal 3

Intervenir sur les origines, les liens et les destinations en gérant la demande de déplacements 4

LA DYNAMIQUE DES DÉPLACEMENTS 9

La démographie et le développement urbain 9

Les prévisions de déplacements des personnes 16

L'activité économique et le transport des marchandises 20

La congestion et les problèmes de déplacement à l'échelle métropolitaine 29

Les répercussions sur la qualité de vie 35

LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS 37

Les orientations 37

Les objectifs 42

UNE STRATÉGIE D'INTERVENTION PRIORITAIRE 45

La gestion de la demande de déplacements 45

Une stratégie intégrée de desserte pour l'est de l'agglomération 49

Des interventions prioritaires visant à augmenter l'offre de transport en commun 52

Des interventions prioritaires sur le réseau routier au centre de l'agglomération 55

Le réseau de transport stratégique pour l'économie du Québec 55

L'optimisation de l'autoroute 40, Métropolitaine 56

Le soutien des autres pôles d'activité économique 58

Des interventions prioritaires sur le réseau routier menant au centre de l'agglomération 59

L'autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion : un nouveau lien continu pour améliorer le transit 60

Des interventions prioritaires pour réparer les réseaux de transport 62

Le partenariat 64

Un partenariat public-public à intensifier 64

Un partenariat public-privé qu'il faut concrétiser 65

Un partenariat intergouvernemental qui s'impose 66

Les investissements 2000-2010 67

LES AUTRES INTERVENTIONS : DES DÉCISIONS À PRENDRE 73

LES RÉSULTATS ATTENDUS 77

LA MISE EN OEUVRE 79

Une invitation à la concertation et au partenariat 79

Une stratégie de réalisation des travaux pour le maintien de la mobilité des personnes et des marchandises 80

LISTE DES CARTES, TABLEAUX ET FIGURE

Carte 1 : Région métropolitaine de Montréal (1996)
Carte 2 : Échanges commerciaux de marchandises avec le Canada et les États-Unis
Carte 3 : Région métropolitaine de Montréal : centre de l'agglomération
Carte 4 : Déplacements de marchandises
Carte 5 : Utilisation du réseau routier par le camionnage
Carte 6 : Congestion sur le réseau routier (période de pointe du matin)
Carte 7 : Grandes destinations
Carte 8 : Interventions en transport en commun
Carte 9 : Interventions sur le réseau routier
Carte 10 : Zone de déplacement Rive-Nord
Carte 11 : Zone de déplacement Laval
Carte 12 : Zone de déplacement L'Assomption
Carte 13 : Zone de déplacement Est de l'île
Carte 14 : Zone de déplacement Lajemmerais
Carte 15 : Zone de déplacement Champlain
Carte 16 : Zone de déplacement Rousillon
Carte 17 : Zone de déplacement Vaudreuil-Soulanges
Carte 18 : Zone de déplacement Ouest de l'île
Carte 19 : Zone de déplacement Centre de l'île
Carte 20 : Réseau stratégique de transport
Carte 21 : Optimisation de l'autoroute 40, Métropolitaine

Tableau 1 : Déplacements dans la région métropolitaine de Montréal, 1993 et 2016, 24 heures
Tableau 2 : Commerce extérieur du Québec (marchandises), 1996
Tableau 3 : Caractéristiques des destinations
Tableau 4 : Origine et destination des biens manufacturés en 1995
Tableau 5 : Investissements prévus, région métropolitaine de Montréal
Tableau 6 : Résultats attendus

Figure 1 : Évolution démographique par groupes d'âge

104-01728/

UN PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL[1, 2]

Dans la région de Montréal, les réseaux de transport doivent assurer de façon efficace les mouvements de marchandises et les déplacements de la population.

D'une part, la préservation des acquis est une préoccupation constante du ministère des Transports, qui entend donner la priorité à la réfection et à l'amélioration des infrastructures et des équipements existants. Puisqu'il en va de l'efficacité et de la sécurité de l'ensemble des réseaux et des systèmes de transport de la région, le ministère des Transports continue chaque année de privilégier cet axe d'intervention dans sa programmation courante.

D'autre part, la croissance démographique, l'expansion de la banlieue ainsi que les changements dans la nature des emplois et des endroits où ils sont concentrés exercent des pressions sur les réseaux de transport.

Une vision globale et intégrée

D'un point de vue comme de l'autre, des actions sont réclamées en réponse aux effets d'une économie et d'une société en mutation. Le défi incontournable de la concurrence internationale exige en outre que des mesures immédiates soient prises pour assurer à la région de Montréal et à l'ensemble du Québec une prospérité et une place enviable sur la scène internationale. Parallèlement, des problèmes environnementaux, qui ont fait l'objet de discussions à l'échelle internationale, ont donné lieu à des engagements gouvernementaux.

1 Plan de gestion des déplacements. Région métropolitaine de Montréal. Stratégie d'intervention prioritaire. avril 2000. 36 pages.

2 Plan de gestion des déplacements. Région métropolitaine de Montréal. Fiches techniques et cartographiques. avril 2000. 44 pages.

Les problèmes sont complexes, les attentes dépassent largement les ressources budgétaires disponibles, et par conséquent des choix s'imposent. C'est dans ce contexte que le ministère des Transports a entrepris la réalisation du plan de transport de la région de Montréal.

Les gouvernements et la société ont des choix difficiles à faire. Comment faire des choix qui répondront aux multiples besoins de la population et des entreprises?

Comment faire ces choix sans renoncer aux avantages et aux services acquis au fil des ans? Comment faire ces choix en tenant compte de la capacité de payer des contribuables? Comment faire ces choix sans imposer aux divers agents économiques une surcharge financière qui les pénaliserait par rapport à leurs concurrents?

Les contextes social et économique évoluent très rapidement et les besoins en transport ne sont plus les mêmes qu'il y a 30 ans. Les changements observés ces dernières années en matière d'économie et d'emploi ont entraîné une remise en question des formes de développement de la métropole, mais aussi des transports et, plus précisément, une réflexion sur les nouvelles façons de gérer les déplacements.

Agir dans l'immédiat et baliser le futur

Dans ce plan de gestion des déplacements, le ministère des Transports présente une stratégie d'intervention prioritaire qui fait état de solutions immédiates à des problèmes qui doivent être résolus. Il propose également à ses partenaires une réflexion sur d'autres interventions qui pourront aider à répondre aux besoins des prochaines années. Il pose donc, dès maintenant, les jalons nécessaires à la concrétisation d'actions futures. Des actions qui relèvent de sa responsabilité mais aussi de celle de ses partenaires, auxquels il veut donner les balises nécessaires à leur propre planification. Bien entendu, l'avenir est difficile à prévoir, c'est pourquoi certaines interventions, surtout celles prévues à moyen et à long terme, pourront être réévaluées en fonction de l'évolution de la dynamique des déplacements et des résultats des études sur les différents projets.

Une connaissance partagée des problèmes et des objectifs communs constitue un fondement essentiel à la concertation et à la mise en œuvre des actions en transport qui permettront à la région métropolitaine de relever le défi du 21e siècle.

Adapter la gestion des déplacements à leur caractère stratégique pour l'économie du Québec et de la région de Montréal

Les réseaux de transport de la région métropolitaine sont quotidiennement le théâtre d'environ huit millions de déplacements de personnes, auxquels il faut ajouter plus de 110 000 déplacements de marchandises par camion.

Les besoins en matière de déplacements sont extrêmement variés. Il peut s'agir de déplacer des marchandises d'une région du Québec à leur destination, sur la côte Est américaine. Il peut s'agir de déplacer un groupe de touristes de leur hôtel au Biodôme, dans l'est de l'île de Montréal, ou encore de donner à une entreprise située dans un parc industriel de Laval un accès plus rapide et plus direct à son marché de l'est du Québec. Il peut également s'agir d'assurer un déplacement fiable et sécuritaire à une personne qui habite à Terrebonne et qui veut se rendre à son travail à Saint-Laurent, ou à un résidant de Pointe-aux-Trembles qui travaille au centre-ville de Montréal. Tout comme il peut aussi s'agir d'une livraison dans une usine de vêtements située sur la rue Saint-Laurent à Montréal, ou encore de véhiculer des gens d'affaires de leur bureau du centre-ville vers l'aéroport.

Ces déplacements ont des fonctions diverses, et les solutions aux problèmes qu'ils posent sont différentes et en même temps interdépendantes. Elles s'inscrivent soit dans une problématique stratégique, entre autres lorsqu'elles visent à soutenir les intérêts économiques du Québec et de la région de Montréal, soit dans une problématique métropolitaine, et elles répondent alors à des besoins de déplacements internes à l'agglomération, soit encore dans une problématique locale, relative à de courts déplacements à l'intérieur d'une même zone.

Ces déplacements de personnes et de marchandises sont souvent effectués sur les mêmes réseaux de transport. C'est ainsi que par exemple l'autoroute Métropolitaine, qui est l'axe principal de déplacement est-ouest dans l'agglomération de Montréal, supporte des déplacements de camions qui acheminent des marchandises entre une entreprise manufacturière et un détaillant, un entrepôt ou une autre destination canadienne ou américaine, ainsi que des déplacements de personnes qui vont à leur travail, qui vont faire des achats à un centre commercial, ou encore qui traversent l'agglomération afin de rejoindre un autre centre urbain du Québec.

Apporter des solutions aux problèmes de déplacements nécessite, d'une part, de bien déterminer quels sont les réseaux de transport qui les supportent et, d'autre part, de définir les mesures et les interventions nécessaires à leur bon fonctionnement.

Intervenir sur les origines, les liens et les destinations en gérant la demande de déplacements

Dans le passé, outre celles portant sur les programmes, les politiques et la réglementation, les interventions directes du ministère des Transports dans la région métropolitaine portaient essentiellement sur les routes et les services de transport en commun. Le Ministère s'assurait alors que l'offre de transport réponde à la demande actuelle et future, sans intervenir sur les décisions prises relativement aux lieux de résidence, de travail, d'études, de loisirs, etc. Le diagnostic et les orientations déposés en mars 1995[1] considèrent les déplacements dans leur globalité, ce qui suppose d'élargir la réflexion et, par conséquent, les actions qui seront prises à l'ensemble des composantes des déplacements. Le ministère des Transports et ses partenaires doivent maintenant élargir leur vision et s'assurer que les actions prises relativement aux lieux d'origine et de destination ainsi que sur les liens créent des conditions propices à une meilleure gestion des déplacements. Le ministère des Transports propose, pour ce faire, un ensemble de solutions que devront réaliser les différents acteurs de la région, dans leur secteur d'activité respectif.

La gestion de la demande est une voie d'action qui permet de mieux utiliser les réseaux de transport existants, en faisant appel à une série de mesures légères et souvent peu coûteuses, particulièrement bien adaptées à un milieu urbain de l'envergure de la région métropolitaine de Montréal. Elle constitue une priorité en matière d'intervention dans laquelle le milieu montréalais est invité à s'engager concrètement.

1. Ministère des Transports, *Vers un plan de transport pour la région de Montréal, phase I : Choisir, diagnostic et orientations*, 1995.

Lorsque les problèmes sont tels que des interventions ponctuelles sur les infrastructures ne permettent pas de les résoudre, la gestion de la demande permet d'agir de façon globale sur l'ensemble des conditions de déplacement et contribue à réduire la congestion, ce qui a pour effet d'améliorer l'efficacité des déplacements vitaux pour l'économie, d'économiser l'énergie, de réduire la pollution atmosphérique et d'améliorer la qualité de vie de la population.

Certaines mesures de gestion de la demande, comme le télétravail et les semaines de travail compressées, entraînent une diminution des déplacements en automobile pour le travail. Le regroupement des lots de marchandises limite les déplacements de camions à chargement partiel ou à vide et en réduit le nombre. D'autres mesures, telles que les horaires de travail variables ou la restriction des heures de livraison des marchandises, ont pour effet de multiplier les déplacements qui se font à des moments où la circulation est moins dense. La proximité des lieux de résidence, des commerces et des lieux de travail entraîne une diminution de la longueur des déplacements. L'organisation du covoiturage et la promotion du transport en commun sur les lieux de travail, ainsi que la tarification et la limitation des places de stationnement, sont quelques-unes des mesures qui influencent le choix des employés en matière de transport et permettent de limiter les déplacements en automobile.

Ces exemples montrent comment la gestion de la demande peut modifier les caractéristiques des déplacements des personnes et des marchandises et se traduire par une amélioration des conditions de circulation. À cet égard, la performance de ces mesures est tributaire de l'existence de services de transport en commun de qualité et de mesures de soutien au covoiturage.

La gestion de la demande vise à modifier les conditions dans lesquelles s'effectuent les déplacements causant la congestion. La gestion de la demande mise sur une gamme de mesures complémentaires influençant les besoins, le moment et la longueur des déplacements ou encore le choix d'un mode de transport.

Des expériences probantes

Pour des raisons similaires, la gestion de la demande constitue une voie d'action dans laquelle se sont engagés les États-Unis, les Pays-Bas et l'Angleterre notamment, ainsi que les régions métropolitaines de Vancouver, d'Ottawa-Carleton et de Boston, pour ne citer que celles-ci. Dans la région métropolitaine de Montréal, des acteurs privés et publics se sont déjà concrètement engagés dans cette direction, certains pour répondre à une stratégie d'entreprise, d'autres pour résoudre un problème de transport. Certaines entreprises se sont dotées de navettes pour le transport de leurs employés ou ont organisé un système de covoiturage. Dans le même esprit, la Ville de Montréal a agi sur l'offre de stationnement et a mis en place des mesures de stationnement sur rue réservé aux résidants, des parcomètres limitant le temps de stationnement sur les principales artères commerciales et des restrictions des heures de stationnement sur certaines artères aux heures de pointe.

Les expériences étrangères fournissent des indications sur l'impact potentiel des mesures de gestion de la demande. Aux Pays-Bas, le gouvernement a adopté une telle stratégie qui vise à réduire de 20 % les déplacements en automobile[4]. Aux États-Unis, la Federal Highway Administration vise un objectif similaire : la gestion de la demande peut contribuer à une diminution d'environ 20 % du nombre de déplacements en automobile effectués aux périodes de pointe[5].

Une affaire qui nous concerne tous

La réussite de la gestion de la demande est largement tributaire de la concertation entre les acteurs qui interviennent dans la gestion des déplacements, tant en ce qui a trait aux origines et aux destinations qu'aux liens. Dans la région métropolitaine de Montréal, les MRC et les municipalités ont un rôle clé à jouer en matière de gestion de la demande. Leurs responsabilités au chapitre de l'aménagement du territoire leur permettent d'agir directement sur les lieux d'origine et les lieux de destination. Elles agissent aussi sur le stationnement ainsi que sur la gestion et le développement des réseaux locaux de transport. Leur appui et leur collaboration à toute forme d'implication des employeurs

4. Mc Kinsey et Co. *Infrastructure utilisation*, 1994.

5. Federal Highway Administration. COMSIS. *Corporation Evaluation of Travel Demand Management Measures to Relieve Congestion*. FHWA-SA-90-005, February 1990.

constituent un facteur de succès important. Les employeurs ont un rôle déterminant à jouer, parce que c'est à partir des lieux de destination que peuvent se gérer des programmes visant à faciliter certains types de déplacements. C'est par des mesures favorisant par exemple le covoiturage, le télétravail, les horaires variables, ou encore par des mesures portant sur l'offre de stationnement, que les entreprises peuvent agir le plus efficacement.

L'engagement des entreprises est nécessaire à l'atteinte d'objectifs métropolitains en matière de gestion des déplacements, et leur contribution sera sollicitée à cet égard.

L'appui et la collaboration des organismes du milieu qui représentent les gens d'affaires, les travailleurs et les usagers du transport (chambres de commerce, associations de camionnage et d'automobilistes, syndicats, etc.) facilitent la mise en place et l'efficacité des mesures de gestion de la demande. Les usagers sont alors incités à se tourner vers différents services adaptés à leurs besoins.

LA DYNAMIQUE DES DÉPLACEMENTS

La dynamique des déplacements des personnes et des marchandises dépend non seulement de facteurs tels que la démographie, le développement urbain et l'aménagement du territoire, mais aussi de l'économie et des valeurs de la société dans laquelle nous vivons, notamment celles relatives à la qualité de l'environnement.

La compréhension des interrelations entre ces facteurs et leur évolution est complexe et fait appel à des calculs prévisionnels et à des éléments de prospective. Comme toujours lorsqu'il est question de prévisions et de prospective, une part d'ombre subsiste puisque, par exemple, la mise en œuvre de politiques ou des transformations socio-économiques imprévues peuvent modifier l'image que nous avons du futur. Que pouvons nous dire maintenant des grandes tendances qui façonneront les déplacements dans l'agglomération de Montréal dans les années à venir ?

La démographie et le développement urbain

Si les tendances passées se maintiennent, la région métropolitaine de Montréal poursuivra sa croissance démographique au cours des prochaines années. Cette croissance sera plus forte que celle prévue pour l'ensemble du Québec : on estime que 3,9 millions de personnes vivront dans la région métropolitaine en 2016, soit près de 498 000 de plus qu'en 1991, pour une croissance de 14 %, alors que le taux de croissance de la population québécoise sera de 11,7 %. Le rythme de cette croissance ralentira toutefois au fur et à mesure que 2016 approchera, et la population atteindra un plafond après cette période. La démographie continuera, comme pour les dernières décennies, à être marquée par le phénomène du baby-boom, dont les effets sur la demande de déplacements se poursuivront.

Les dernières cohortes d'âge associées au baby-boom franchiront bientôt le cap des 35 ans. Ces individus viendront grossir, en 2016, la proportion des 50 ans et plus. La croissance du nombre de personnes de 50 à 64 ans dans l'ensemble de la population montréalaise constituera donc une tendance lourde, celle-ci passant de 15 % de la population régionale en 1991 à 21 % en 2016. Les personnes de 65 ans et plus compteront, quant à elles, pour 16 % de la population en 2016, contre 11 % en 1991, et accentueront ce phénomène de vieillissement.

De ce fait, le nombre d'autoconducteurs (sans passager) sur le réseau routier augmentera. Pour les individus dont l'âge varie entre 30 et 50 ans, le taux d'activité et la motorisation sont à leur maximum. Les besoins de la famille et le peu de temps libre dont ils disposent les amènent à réduire leur temps de déplacement, en tirant parti de la mobilité que leur procure l'automobile. En vieillissant, ces personnes resteront probablement fidèles à ce mode de transport. Les prévisions de déplacements vont dans le sens de cette hypothèse. Une croissance démographique moins forte

que les années passées, ainsi que le laissent deviner les dernières données statistiques, ne modifiera pas fondamentalement les tendances de fond sur les plans démographique, du développement urbain et des déplacements.

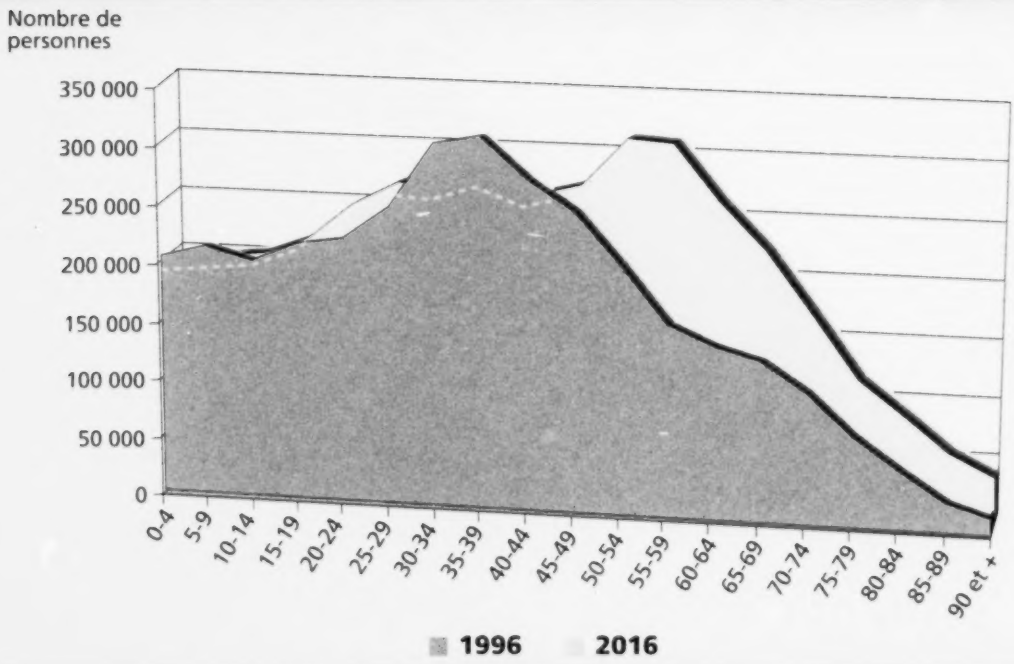
Il y aura vieillissement, peu importe le niveau de croissance de la population, l'utilisation de l'automobile continuera de croître plus rapidement que l'utilisation du transport en commun et les familles continueront de s'installer majoritairement dans les couronnes.

Les baby-boomers ont eu des enfants qui ont, pour une grande part, grandi en banlieue et fréquenté des lieux d'études (cégeps et universités) situés presque tous sur l'île de Montréal. Le nombre de déplacements en automobile entre la banlieue et l'île de Montréal à destination d'établissements scolaires augmentera donc graduellement.

Par ailleurs, les personnes nées après 1966, celles qui suivent les baby-boomers, sont moins nombreuses que leurs aînés. Ce groupe de personnes (figure 1) et les choix résidentiels qu'elles feront influenceront la demande future de déplacements. Déjà, l'augmentation du taux de motorisation chez les femmes et chez les jeunes, notamment chez la population étudiante, a eu pour conséquence une croissance marquée des déplacements, entre autres en automobile.

Les jeunes familles ont fait, ces dernières années, des choix résidentiels qui ont donné lieu à un développement accéléré de la banlieue, principalement dans les couronnes nord (MRC des Moulins, de Thérèse-de-Blainville, de L'Assomption, etc.) et sud (MRC de Lajemmerais, de Roussillon, de la Vallée-du-Richelieu, etc.) de la région montréalaise. La poursuite de ces tendances fera diminuer encore le poids démographique de l'île de Montréal par rapport à l'ensemble de l'agglomération. Il sera de 49 % en 2016. Il était de 55 % en 1991. Des données récentes montrent toutefois qu'à l'heure actuelle, l'île de Montréal augmente sa part régionale des mises en chantier. Cette part reste cependant inférieure au poids démographique de l'île dans la région. De plus, la taille moyenne des ménages qui occupent les logements situés sur l'île de Montréal demeure moins élevée qu'en banlieue.

Figure 1 : Évolution démographique par groupes d'âge



Ministère des Transports, Projection de la population et des ménages, 1991-2016 : Méthode, hypothèses et résultats, mai 1997.

Cette poursuite des tendances se traduira par une forte croissance des couronnes (excluant Laval et la MRC de Champlain), que les jeunes familles continuent de privilégier comme lieu de résidence. Le poids relatif de la couronne nord passera, pour cette même période (1991-2016), de 23 % à 28 %, tandis que celui de la couronne sud passera de 21 % à 23 %. La carte 1 montre les cinq grands secteurs de la région métropolitaine à partir desquels ces données sont calculées.

Carte 1
Région métropolitaine de Montréal (1996)

Le développement urbain

Les déplacements de personnes dépendent en partie des caractéristiques démographiques d'une population qui, pour diverses raisons et à divers moments, circule entre des lieux d'origine (lieux de résidence) et des destinations (lieux d'emploi et d'études, commerces, etc.). La mise en lumière des tendances relatives au développement urbain, c'est-à-dire à l'emplacement et aux caractéristiques des origines et des destinations, est essentielle à une gestion efficace des déplacements.

Le diagnostic du ministère des Transports, sur la situation des transports dans la région métropolitaine de Montréal, a fait état du développement fulgurant de la banlieue montréalaise depuis près de 30 ans. Il attirait l'attention sur le fait que les années 60 et 70 ont été marquées par un accroissement de l'attrait de la banlieue et le développement de noyaux urbains rendus accessibles par l'extension du réseau autoroutier. Les années 80 et 90, pour leur part, ont aussi vu les municipalités de la banlieue éloignée s'urbaniser très rapidement. Ce développement s'est déroulé à un rythme soutenu, malgré l'existence de la Loi sur la protection du territoire agricole, en vigueur depuis 1978, de l'Option préférable d'aménagement, proposée en 1978 aux décideurs de la région de Montréal et d'un moratoire, entre 1977 et 1988, sur les prolongements d'autoroutes.

Le développement urbain a donc évolué selon des tendances qui, malgré une certaine volonté d'en réduire les impacts négatifs, s'est exprimé de manière vigoureuse.

Dans la région métropolitaine de Montréal, l'arrivée massive des baby-boomers sur le marché des premiers acheteurs de maison, dans les années 70 et 80, a exacerbé la tendance au développement des banlieues pavillonnaires observée dans la plupart des métropoles du monde, et tout particulièrement en Amérique du Nord.

C'est ainsi que, entre 1991 et 1996, et si l'on exclut les MRC de Champlain et de Laval, près de 50 % des mises en chantier de la région métropolitaine de Montréal ont été réalisées dans les municipalités de la couronne nord et de la couronne sud. Le développement de ces municipalités s'explique, pour une grande part, par la venue de jeunes ménages qui ont voulu acquérir leur première propriété. Cette clientèle diminuera toutefois d'ici 2016. Selon les prévisions démographiques, le développement résidentiel ne devrait pas connaître le même rythme au cours des prochaines décennies. Du moins, rien de comparable à ce qui s'est passé entre 1986 et 1990, où plus de 27 000 logements ont été construits annuellement. En conséquence, bien que le développement urbain se concentrera principalement dans les municipalités des couronnes nord et sud, on devrait assister, à plus long terme, à une diminution de l'ampleur du phénomène.

On parle de plus en plus de l'émergence de ce qu'il est maintenant convenu d'appeler la «nouvelle économie». Celle-ci pourrait introduire de nouveaux comportements en matière de localisation résidentielle, ainsi que des besoins spécifiques en ce qui a trait aux déplacements. Par exemple, certains travailleurs autonomes et télétravailleurs pourraient s'installer en dehors des grandes agglomérations urbaines, n'ayant plus à se rendre quotidiennement chez un employeur au centre-ville.

Aussi, la trajectoire résidentielle des baby-boomers qui prendront progressivement leur retraite au cours des prochaines décennies, ne semble pas montrer de retour à la ville, du moins pas de retour massif. En fait, ceux-ci pourraient choisir de s'établir dans des milieux de villégiature. Ainsi, les futurs retraités seraient davantage susceptibles d'alimenter le phénomène de périurbanisation que le retour à la ville.

L'emploi

Sur le plan social, l'évolution économique a entraîné une augmentation marquée du travail autonome et du travail à temps partiel. Avec l'amélioration constante des technologies de l'information et des communications, certains emplois se déplacent vers la résidence du travailleur. Le télétravail est un phénomène en émergence, dont le potentiel est mal connu. Il entrainerait possiblement une stabilisation du nombre de déplacements aux heures de pointe, tout en créant des besoins en déplacements plus variés et potentiellement plus nombreux durant le reste de la journée.

L'aménagement du territoire vu par les MRC

Ce sont essentiellement les autorités locales, plus particulièrement les MRC et la Communauté urbaine de Montréal (CUM), qui orientent le développement futur du territoire de l'agglomération montréalaise. Elles jouent donc un rôle majeur dans la dynamique des déplacements. Les schémas d'aménagement sont l'outil dont elles disposent pour encadrer le développement urbain sur leur territoire.

L'analyse des schémas d'aménagement de la région métropolitaine, dont une grande partie sont en cours de révision (16 MRC sur 17), montre qu'il n'y a pas eu, jusqu'à présent, de révision ni du mode de gestion ni de la forme que pourrait prendre le développement urbain.

Si plusieurs MRC ont suffisamment d'espace pour répondre à leurs besoins pour plusieurs années encore, d'autres, par contre, atteindront vraisemblablement les limites de leur périmètre urbain au cours des prochaines années.

Plusieurs proposent d'agrandir leur périmètre urbain aux dépens de la zone agricole, et ce, même si de nombreux espaces sont disponibles à cette fin ailleurs dans la région.

La localisation des ménages de plus en plus loin du centre de l'agglomération entraîne dans son sillage le développement de pôles commerciaux et de services d'envergure dans les municipalités périphériques des couronnes nord et sud. Plusieurs MRC misent sur ce type de développement, souvent situé au croisement d'autoroutes. La plupart des MRC prévoient aussi consolider leur fonction industrielle, quoique de façon générale on n'observe pas de développement de nouvelles zones ou de nouveaux parcs industriels.

La question des transports demeure accessoire dans la planification locale

La refonte de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, en 1993, s'est traduite, entre autres, par l'inclusion d'un volet sur le transport dans le contenu obligatoire du schéma d'aménagement. Or, les premières analyses émanant du processus de révision en cours révèlent que les MRC ont peu tenu compte des impacts de leurs choix de développement sur les déplacements.

Ces analyses montrent que, tout comme lors de la première génération de schémas d'aménagement, les MRC de la région de Montréal ont très peu pris en compte le contexte métropolitain dans la planification de leur territoire. Elles ont ainsi accompli ce pour quoi elles existent, soit gérer l'aménagement et le développement de leur territoire selon une optique intermunicipale, plutôt que dans une perspective métropolitaine.

Ce constat met en lumière l'absence de priorités d'aménagement à l'échelle métropolitaine et laisse entrevoir certaines des difficultés auxquelles feront face les gestionnaires des réseaux de transport de la région métropolitaine.

Les prévisions de déplacements des personnes

Quand et pourquoi on se déplacera

Les prévisions[6] indiquent qu'en 2016 il se fera quotidiennement plus de 10,2 millions de déplacements dans la région métropolitaine de Montréal, soit deux millions de plus qu'en 1993 (tableau 1). Le travail et les études continueront d'être des motifs de déplacement importants en 2016, alors qu'ils généreront près de 2,5 millions de déplacements (tableau 1). Les gens qui se déplaceront pour ces motifs le feront surtout pendant la période de pointe du matin (61 %).

Ce sont cependant les déplacements pour les loisirs, le magasinage et les affaires personnelles qui connaîtront la plus forte croissance, comptant pour plus de 75 % des 1,2 million nouveaux déplacements par jour. Les déplacements de jour, en dehors des périodes de pointe, augmenteront aussi. Ils passeront de 31 % de l'ensemble des déplacements en 1993, en incluant les retours, à 33 % en 2016. La part quotidienne des déplacements à la période de pointe de l'après-midi restera sensiblement la même qu'en 1993, soit près de 27 % des déplacements quotidiens de personnes.

Comment se feront ces déplacements

D'ici 2016, l'automobile renforcera son statut de principal mode de transport, alors que le transport en commun et le covoiturage (auto avec passager) non seulement perdront du terrain en pourcentage d'utilisation, mais subiront une diminution de leur nombre d'usagers à la période de pointe du matin.

6 L'exercice previsionnel realise pour le plan de gestion des deplacements correspond a un scenario tendanciel refletant la poursuite des tendances en matiere de demographie, de niveau d'emploi, de motorisation et de localisation des lieux d'emploi.

Les nouvelles donnees demographiques laissent presager des accroissements de population moins importants que prevus a l'horizon 2016. Ce constat touche directement les previsions de deplacements, lesquelles doivent donc etre qualifiees de «scenario d'accroissement fort».

Tableau 1 : Déplacements dans la région métropolitaine de Montréal, 1993 et 2016, 24 heures

Motif de déplacement	1993		2016		Variation 1993-2016	
	nb	%	nb	%	nb	%
Travail	1 395 920	29	1 569 551	26	173 631	12
Études	783 024	17	914 616	15	131 592	17
Autres	2 577 253	54	3 481 473	59	904 220	35
Total (sans les retours)	4 756 197	100	5 965 640	100	1 209 443	25
Retour	3 424 410		4 249 348		824 938	24
Total (avec les retours)	8 180 607		10 214 988		2 034 381	25

Ministère des Transports et STCUM, Enquête origine-destination 1993.
Ministère des Transports, Scénario prévisionnel 2016 tendanciel : déplacements des personnes dans la grande région de Montréal, 1997.

- Alors que le nombre quotidien d'automobilistes-conducteurs augmentera de 279 000 entre 1993 et 2016, le nombre de déplacements en transport en commun et le nombre de covoitureurs diminueront respectivement de 34 000 et de 12 000. On note, par ailleurs, depuis quelques années, une certaine hausse de l'achalandage dans les réseaux de transport en commun de la région. Il est difficile de préciser si cette hausse se maintiendra ou s'il s'agit plutôt d'une hausse conjonctuelle liée à l'augmentation de l'activité économique.

- Sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal (CUM), la perte d'usagers du transport en commun sera de 32 000 à la période de pointe du matin, alors que le nombre de covoitureurs (passagers en automobile) diminuera de 11 800. La part du transport en commun pour les déplacements internes à la CUM passera de 39 %[7] à 33 % entre 1993 et 2016, alors que celle des autos avec passagers passera de 13 % à 11 % au cours de la même période. Ce sont notamment des changements relatifs au choix du mode de transport sur le territoire de la CUM même (utilisation croissante de l'automobile) qui expliquent ce phénomène.

- Ces prévisions négatives pour le transport en commun ne doivent pas nous faire oublier que le taux d'utilisation du transport en commun de l'agglomération de Montréal figure parmi les plus élevés en Amérique du Nord[8] et se compare avantageusement à celui de plusieurs villes européennes. Les efforts des dernières années n'ont donc pas été vains et la gestion des déplacements métropolitains doit tenir compte de cette réalité.

Où se feront les déplacements

- En 2016, l'île de Montréal restera le principal centre d'attraction des déplacements, alors que plus de un million[9] de déplacements s'y dirigeront à la période de pointe du matin. Toutefois, malgré une hausse de plus de 85 000 deplacements entre 1993 et 2016, la proportion des déplacements[10] vers l'île de Montréal par rapport à l'ensemble des déplacements de la région métropolitaine diminuera et passera de 71 % à 66 %. Cette baisse prévue reflète notamment la diminution du poids démographique de l'île et la croissance de certains pôles d'emploi à l'extérieur de l'île de Montréal.

7 Calculée sur le total des déplacements en automobile et en transport en commun

8 Association canadienne des transports urbains, *Urban Transportation Indicators in Eight Canadian Urban Areas*, 1996

9 Tous modes

10 Transport en commun et automobile

- Il est important de noter que les déplacements en automobile (conducteur seul), à l'intérieur de l'île de Montréal, resteront très nombreux. Ils passeront de plus de 321 000 par jour à 387 000, durant la période de pointe du matin, entre 1993 et 2016. C'est aussi l'automobile qui profitera de l'augmentation des déplacements des couronnes à destination de l'île de Montréal.

- Vers l'île de Montreal, le nombre d'automobilistes-conducteurs grimpera, passant de 160 000 à plus de 230 000. Une croissance démographique moins forte que prévue ralentira cette tendance, mais n'en modifiera pas le sens. Dans les faits, la croissance du nombre d'automobilistes-conducteurs sera plus marquée que celle du nombre total de déplacements. L'utilisation du transport en commun et le taux de covoiturage subiront donc des reculs importants. Cette évolution se traduira par une utilisation accrue des ponts qui mènent à l'île de Montreal même, mais aussi des axes routiers les plus congestionnés sur l'île de Montréal, notamment les autoroutes Décarie et Métropolitaine.

- Le nombre des déplacements de la couronne nord vers Laval passera de 17 000 à presque 30 000, à la période de pointe du matin. Ils seront faits à plus de 88 % par des automobilistes-conducteurs et s'ajouteront aux 74 000 déplacements en automobile de la couronne nord, à destination de la CUM. En plus d'alimenter les files d'attente en amont des points de convergence sur le réseau autoroutier de la couronne nord, le maintien de ces tendances rendra encore plus difficiles les conditions de circulation sur les autoroutes et les routes aboutissant aux ponts entre la Rive-Nord et Laval.

- Même si une part importante de la croissance des déplacements des couronnes vers l'île de Montréal se fera depuis la couronne nord, on constate que les conditions de déplacement de la couronne sud vers l'île de Montréal, qui sont déjà difficiles, se détérioreront encore davantage. On prévoit que près de 24 000 automobilistes-conducteurs de plus que les 73 000 comptabilisés en 1993 emprunteront les ponts menant à l'île de Montréal en 2016, à la période de pointe du matin.

- Mais les plus fortes augmentations de déplacements se feront dans les couronnes elles-mêmes. Le nombre de déplacements à l'intérieur des couronnes croîtra, en effet, de 130 000 entre 1993 et 2016. Cette croissance se traduira par une forte hausse du nombre de personnes se déplaçant seules en automobile, faisant passer la part de l'utilisation individuelle de l'automobile par rapport aux autres modes de transport de 74 % en 1993 à 82 % en 2016.

À une échelle plus fine, le centre-ville demeurera la principale destination. Le nombre de déplacements vers cette destination stagnera toutefois autour de 229 000 et le poids de cette destination dans la région diminuera. Le transport en commun continuera de reculer comme mode de transport pour la desserte de cette zone, au profit de l'automobile. Saint-Laurent et Côte-des-Neiges, Ahuntsic et L'Acadie, Mercier, l'est et l'ouest de l'île ainsi que le centre de Laval et de la MRC de Champlain seront des destinations de plus en plus importantes, principalement pour le travail, mais aussi pour les études.

L'activité économique et le transport des marchandises

L'intensification du commerce extérieur dans l'axe nord-sud

Le Québec possède une des économies les plus ouvertes au monde. La valeur des marchandises exportées atteignait 87,4 milliards de dollars en 1998, soit plus de 45 % de son produit intérieur brut.

À l'instar de celui de plusieurs pays, le commerce extérieur du Québec a connu des modifications majeures au cours des dernières années (tableau 2). Des ententes internationales ont libéralisé les échanges commerciaux, notamment entre le Québec et les États-Unis, et favorisé la formation de vastes zones d'intégration économique. Au Québec, ces modifications se sont traduites par un accroissement important des échanges avec les États-Unis, les mouvements nord-sud se développant considérablement. Ainsi, de 1990 à 1996, les exportations de marchandises vers les États-Unis sont passées de 19,4 à 39,7 milliards de dollars, alors que le surplus commercial avec ce même pays augmentait de 4,8 à 17,4 milliards de dollars. Les exportations québécoises vers chacune des grandes régions américaines ont plus que doublé, celles vers les États du centre ayant connu la croissance la plus rapide (carte 2).

Pendant la même période, les exportations de marchandises vers les provinces canadiennes diminuaient de 22,6 à 21,8 milliards de dollars et le surplus commercial baissait de 4,8 à 2,5 milliards de dollars. L'Ontario, qui est de loin le principal partenaire canadien du Québec, a vu sa part relative des échanges interprovinciaux du Québec décroître légèrement.

La croissance des échanges commerciaux avec les États-Unis s'est même accélérée depuis 1996, car plus de 47,8 milliards de dollars de produits québécois y étaient expédiés en 1998, ce qui représentait alors plus de 83 % de l'ensemble des exportations internationales du Québec.

Tableau 2 : Commerce extérieur du Québec (marchandises), 1996
Milliards de dollars courants

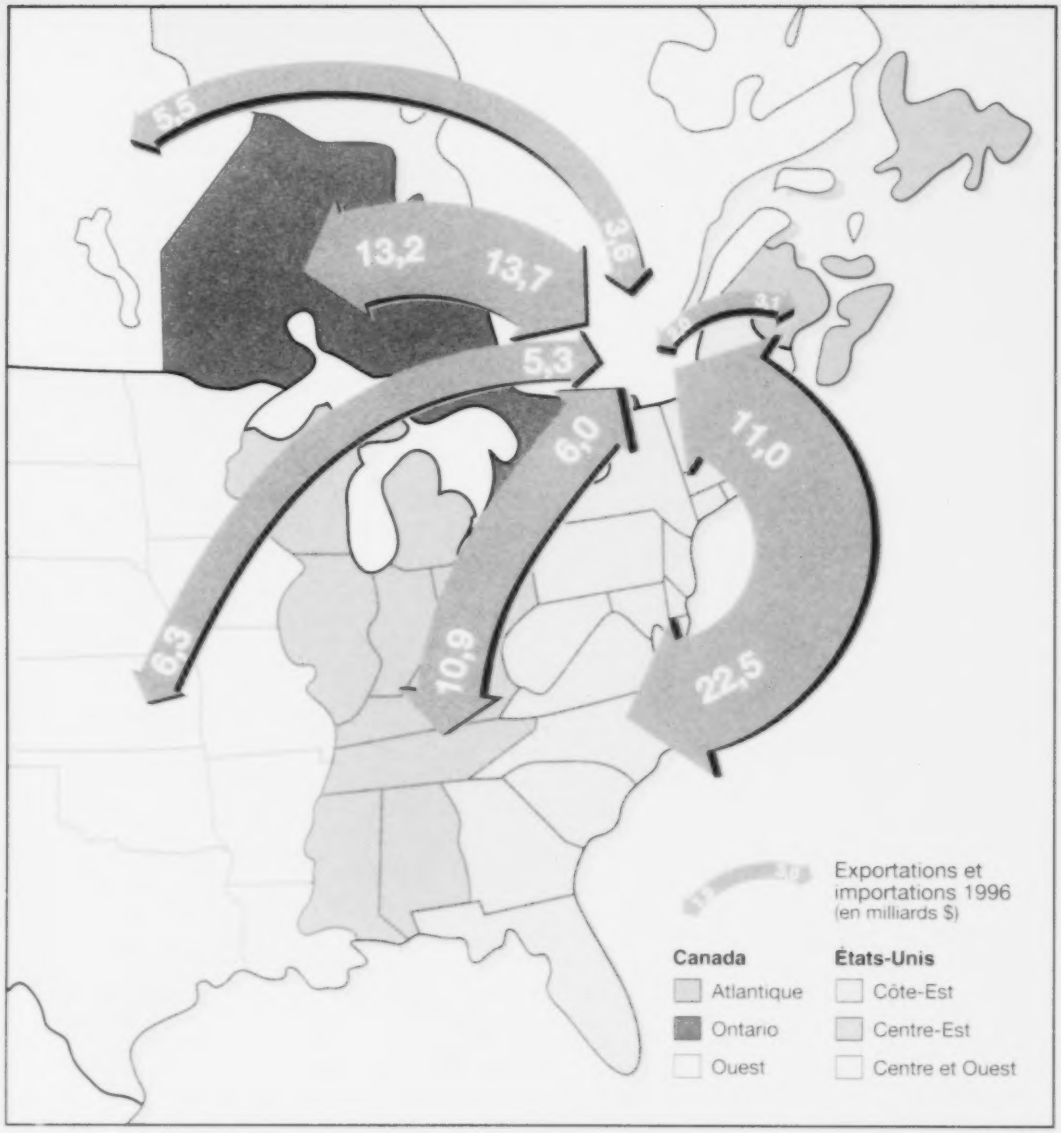
	Exportations	Importations	Total	Balance commerciale
Canada	21,8	19,3	41,1	2,5
États-Unis	39,7	22,3	62,0	17,4
Mexique	0,2	1,1	1,3	-0,9
Autres pays	9,5	21,2	30,7	-11,7
Total	71,2	63,9	135,	7,3

Statistique Canada. Le commerce interprovincial au Canada, 1984-1996

Institut de la statistique du Québec. Commerce international du Québec, édition 1998.

Institut de la statistique du Québec. Compilation du commerce avec les États-Unis par modes de transport à partir de données revisées sur le commerce international.

Carte 2 : Échanges commerciaux de marchandises avec le Canada et les États-Unis



Avril 2000

Les exportations jouent un rôle majeur dans le développement de l'économie québécoise. En 1997, près de 800 000 emplois, soit 25 % du total québécois, étaient directement liés aux exportations, dont plus de 560 000 pour le commerce des biens.

Entre 1990 et 1997, les emplois liés aux exportations ont augmenté de 50 000. Cette augmentation nette s'est traduite par une augmentation de 142 000 emplois liés au commerce international et une diminution de 92 000 emplois dans le secteur du commerce interprovincial.

Les ententes de libéralisation des échanges commerciaux ayant accentué la concurrence sur les différents marchés, le coût du transport est un facteur de plus en plus déterminant pour la capacité concurrentielle des différents secteurs d'activité de l'économie du Québec.

Dans cette foulée, la sous-traitance et le mode de gestion en flux tendu (juste à temps) s'étendent à divers secteurs, alors que les développements dans les technologies de l'information permettent de réduire davantage les coûts d'entreposage, de distribution et de contrôle des stocks.

Ces tendances ont notamment pour effet d'accroître les exigences des entreprises quant à l'efficacité et à la qualité des services de transport. Elles orienteront de façon majeure les déplacements des marchandises, dont une part croissante est acheminée vers le nord-est et le centre des États-Unis. L'utilisation accrue du camionnage créera plus de pression sur le réseau routier, car les déplacements seront plus nombreux.

Montréal - Plaque tournante internationale

Non seulement la région métropolitaine de Montréal est le point de convergence de la plupart des principaux axes routiers et ferroviaires du Québec, mais elle est également une plaque tournante dans les échanges commerciaux entre le cœur industriel de l'Amérique et de l'Europe. L'augmentation soutenue du nombre de conteneurs manutentionnés au port de Montréal en témoigne.

Le nouvel environnement économique, caractérisé par la libéralisation et la croissance des échanges internationaux et la déréglementation des transports, ouvre de nouvelles perspectives à la région de Montréal. Les avantages dont elle dispose sont la diversité et l'efficacité des modes de transport, la capacité et l'intermodalité de ses infrastructures ainsi que sa situation à l'intérieur du continent.

La création de la zone de commerce international de Montréal à Mirabel vise à tirer profit de ces avantages, en ciblant notamment le développement des activités liées à la logistique internationale, dont les centres de distribution continentaux. La métropole du Québec devra néanmoins être très compétitive à l'échelle continentale afin d'agrandir, voire même seulement de conserver son aire de desserte, qui s'étend maintenant jusqu'au Midwest américain.

La performance de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises a un impact important sur son positionnement sur le plan international. Elle contribue à la compétitivité des industries manufacturières québécoises et constitue un facteur d'attraction des entreprises.

Le tourisme

Le tourisme est une activité économique en pleine expansion : près de cinq millions de touristes ont visité l'île de Montréal en 1997, y dépensant deux milliards de dollars. De ce montant, 1,2 milliard de dollars ont été dépensés par les 3,3 millions de touristes de l'extérieur du Québec, ce qui représente la moitié des dépenses qu'ils ont effectuées au Québec. L'agglomération de Montréal possède d'ailleurs d'excellentes infrastructures de transport en commun, dont le métro, qui donnent accès aux principales attractions et activités touristiques (stade olympique, Biodôme, Festival de jazz, grandes artères commerciales du centre-ville, etc.).

L'industrie des transports

D'autres considérations viennent se greffer à ces tendances :

- Le désengagement du gouvernement fédéral s'est traduit par la privatisation de sociétés d'État (CN et Air Canada), la commercialisation de services (navigation aérienne et gestion de la voie maritime du Saint-Laurent) et le transfert de l'exploitation de ports et d'aéroports.

Le maintien de services ferroviaires, maritimes et aériens efficaces, essentiels au développement économique, constitue une préoccupation du gouvernement du Québec.

- Les différents gouvernements ont réorienté leur action, en assouplissant la réglementation économique relative aux transports et en harmonisant davantage les normes techniques et les règles de sécurité dans ce domaine. Les transporteurs ont ainsi acquis plus de flexibilité pour établir, modifier ou abandonner des services, pour offrir des services mieux adaptés à leurs clientèles et pour établir ou négocier leurs tarifs. Les activités de déréglementation se poursuivent dans ce sens.

- La restructuration de l'industrie des transports se traduit par des fusions et des acquisitions, par la mise en place d'alliances stratégiques avec des transporteurs étrangers et par le repositionnement des principaux transporteurs aériens et ferroviaires. Ceux-ci ont concentré leurs activités et leurs investissements sur un réseau de plus en plus rationalisé et ont transféré à des filiales, ou vendu à d'autres transporteurs, des services qui n'étaient pas d'envergure continentale. L'acquisition du transporteur ferroviaire Illinois Central par le CN et le regroupement du CN avec un important chemin de fer de l'ouest des États-Unis (BNSF) illustrent bien les perspectives d'avenir, tournées vers un développement à l'échelle continentale, des principaux chemins de fer desservant Montréal. Quant à la création des CFIL (chemins de fer d'intérêt local), elle a permis de maintenir la desserte ferroviaire de plusieurs régions du Québec.

- Par ailleurs, le transport de semi-remorques routières par voie ferrée constitue un créneau en développement pour les courtes distances à fort débit, comme Montréal-Toronto, ce qui favorisera la complémentarité entre les modes de transport routier et ferroviaire.

- La libéralisation des échanges commerciaux et la déréglementation des transports ont aussi amené les transporteurs, ainsi que le port et les aéroports de Montréal, à exercer un contrôle de plus en plus rigoureux de leurs frais d'exploitation, étant donné que l'environnement est de plus en plus compétitif. Les décisions gouvernementales en matière de fiscalité et de recouvrement de coûts auront un impact significatif sur la compétitivité de ces acteurs face à leurs concurrents américains.

Les déplacements à haute valeur économique

Les déplacements de personnes et de marchandises qui ont une influence importante sur l'économie sont particulièrement nombreux dans la région métropolitaine. Ils sont effectués sur le réseau routier (automobile, autocar, camion), en métro, sur les lignes ferroviaires, en utilisant les liaisons maritimes ou aériennes et, dans certains cas, par une combinaison de différents modes de transport.

Les déplacements de marchandises à haute valeur économique se font entre la région métropolitaine et les autres régions du Québec, ainsi qu'entre le Québec et ses partenaires commerciaux (carte 4). Ils se font aussi entre les grands pôles d'activité économique de la métropole. Les déplacements touristiques et pour affaires vers l'agglomération de Montréal et à l'intérieur de celle-ci ont aussi une valeur économique certaine pour la région métropolitaine.

Ces déplacements sont stratégiques parce que la valeur des échanges qu'ils représentent est déterminante pour le développement économique de la métropole et du Québec.

Les principaux liens avec l'extérieur de la région métropolitaine se font par neuf axes autoroutiers qui jouent un rôle majeur pour le commerce de l'ensemble du Québec. En effet, les deux tiers des échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis sont effectués par camion. Près de trois millions de camions, soit plus de 70% du transport routier avec les provinces et les États limitrophes, franchissent les limites du Québec sur l'autoroute 20 vers l'Ontario et les États-Unis, l'autoroute 15 vers les États-Unis, l'autoroute 40 vers l'Ontario, ainsi que l'axe A-35/ R-133 vers les États-Unis. En 1995, la valeur des marchandises transportées à ces quatre endroits atteignait près de 30 milliards de dollars uniquement pour les échanges commerciaux avec les États-Unis; de plus la majeure partie du commerce avec l'Ontario se fait par l'autoroute 20. Ces autoroutes constituent également les principaux accès pour les touristes nord-américains qui viennent au Québec. Soixante-seize pour cent des touristes venant des provinces canadiennes et 60 % des touristes américains les utilisent.

En ce qui a trait aux échanges avec les autres régions du Québec, quatre autoroutes vers l'est (A-20, A-40, A-10 et A-30) et une vers le nord (A-15) constituent les principaux liens. L'autoroute 10 permet également d'atteindre l'autoroute 55 qui est l'autre axe le plus important quant à la valeur des échanges commerciaux avec les États-Unis, avec 4,5 milliards de dollars.

Ces déplacements à haute valeur économique concernent encore davantage la desserte des pôles d'emplois de l'agglomération métropolitaine. En effet, la situation de ces pôles explique la majeure partie des déplacements de camions sur les principaux axes de la région métropolitaine (carte 5). Ainsi, on dénombre un total de plus de 7000 déplacements de camions, dans les deux directions, dans une journée, entre 6 et 19 heures, sur chacun des axes autoroutiers suivants : l'autoroute 40, une partie de trois axes nord-sud (A-13, A-15 et A-20/A-25) et l'autoroute 20, entre Dorval et l'échangeur Turcot.

Par ailleurs, toutes les lignes ferroviaires continentales traversant le Québec convergent vers l'île de Montréal. On y trouve les grandes cours de triage et les terminaux permettant la manutention des conteneurs et semi-remorques routières. Le train est surtout utilisé pour le transport de produits primaires (bois, copeaux, minerais), pour le transport de biens manufacturés lourds ou acheminés sur de grandes distances, et pour près de 60 % des conteneurs manutentionnés au port de Montréal. Sa présence est plus marquée dans les échanges du Québec avec le centre-est des États-Unis.

En 1997, plus de 23 millions de tonnes de marchandises ont été expédiées par train à partir du Québec, dont 55 % vers les États-Unis. À l'inverse, près de 20 millions de tonnes sont arrivées au Québec, dont 52 % provenant des provinces à l'ouest du Québec. La valeur des marchandises transportées par train entre le Québec et les États-Unis atteignait, en 1997, 8,6 et 3,2 milliards de dollars (exportations et importations respectivement).

Le port constitue également un élément essentiel des échanges commerciaux du Québec, mais aussi de son rayonnement et de celui de la région de Montréal. Près de 21 millions de tonnes de cargo ont été manutentionnées en 1999 au port de Montréal, dont près de 45 % étaient des marchandises conteneurisées. Ces activités connaissent une croissance très élevée et génèrent des retombées économiques importantes pour la région métropolitaine.

Les conteneurs manutentionnés au port de Montréal sont utilisés pour les échanges commerciaux de l'Europe avec les États-Unis, l'Ontario et le Québec, dans des proportions respectives d'environ 55, 20 et 25 %. Le port de Montréal manutentionne plus de marchandises conteneurisées sur le marché de l'Atlantique Nord que tout autre port de la côte Est nord-américaine. Ce rayonnement du port dans un secteur aussi concurrentiel s'explique non seulement par sa situation à l'intérieur du continent, mais aussi par l'efficacité des services de transport intermodaux de la région et des liaisons ferroviaires vers le centre des États-Unis et l'Ontario. Le transport routier de conteneurs génère plus de 1000 camions par jour en provenance ou à destination du port.

Plus de 9,1 millions de passagers ont utilisé les services offerts aux aéroports de Dorval et Mirabel en 1998, et plus de 55 % de ceux-ci avaient comme lieu d'origine ou de destination l'extérieur du Canada. La quasi-totalité des liaisons aériennes régulières avec l'extérieur du Québec sont assurées par les aéroports de la région métropolitaine, où on trouve également près de 90 % de passagers sur les vols nolisés avec l'extérieur.

La majeure partie du fret aérien au Québec est manutentionné aux aéroports de la région métropolitaine. Ce mode est utilisé pour le transport rapide de marchandises de valeur; en effet, celles destinées aux États-Unis ou en provenant, lesquelles représentent 20 % des marchandises manutentionnées à Dorval et Mirabel, étaient évaluées à 9,6 milliards de dollars en 1998.

Le métro est une infrastructure unique au Québec, par sa nature, l'importance de son utilisation, l'ampleur de l'investissement et son effet sur la qualité de vie. De plus, il assure les déplacements vers les grandes destinations touristiques et socioculturelles de l'agglomération de Montréal, et ce, du matin jusqu'au début de la nuit : 24 des 26 principales attractions recensées dans la région par l'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal sont situées dans sa zone de desserte immédiate, et plus de 15 millions de personnes les avaient visitées en 1995. Les grands événements sportifs et culturels se déroulant dans la zone de desserte du métro ont attiré respectivement, en 1995, plus de 3,9 millions et 3,2 millions de personnes. La situation centrale du métro en fait un équipement essentiel pour accéder à ces activités. Le métro contribue au rayonnement international de la région de Montréal en donnant accès à des destinations touristiques uniques au Québec.

C'est donc à juste titre qu'on peut dire que la région métropolitaine de Montréal constitue un carrefour important pour les déplacements de personnes et de marchandises stratégiques pour l'économie du Québec.

La congestion et les problèmes de déplacement à l'échelle métropolitaine

La majeure partie des déplacements de personnes sur les réseaux de transport de la région de Montréal ont un caractère métropolitain ou local, avec une origine et une destination internes à l'agglomération.

Les mouvements métropolitains sont caractérisés par une forte concentration de déplacements à certaines heures de la journée et à certains endroits des réseaux de transport. Ils s'effectuent entre les lieux de résidence et de travail ou d'études, et se produisent aux périodes de pointe; ils sont à destination ou en provenance d'établissements commerciaux, de santé ou de services variés, durant le reste de la journée. La plupart des personnes qui se déplacent le font selon des mouvements de déplacement réguliers et typés.

La longueur de ces déplacements et le mode de transport utilisé dépendent principalement de l'emplacement et de la densité des zones résidentielles et de l'emplacement des zones d'emploi et d'études.

Les déplacements métropolitains et locaux de marchandises sont liés à l'approvisionnement ou aux livraisons entre les industries, les détaillants, les distributeurs et les clients. Ils ont une importance toute particulière pour le fonctionnement de l'économie interne de la région.

Ainsi, environ 50 % des camions circulant sur l'autoroute Métropolitaine, entre les autoroutes 13 et 25, sont utilisés pour les activités de commerce de gros. De même, plus de 50 % des approvisionnements et des livraisons des établissements manufacturiers de la région proviennent de celle-ci ou y sont destinées.

Plusieurs problèmes ont été ciblés en matière de gestion des déplacements métropolitains :

- **La congestion sur le réseau central de l'île de Montréal :** La congestion croissante qui touche le réseau routier de la région de Montréal est devenue une préoccupation majeure pour ses utilisateurs, soit les automobilistes et les camionneurs (carte 6).

À l'heure actuelle, on constate que la congestion dans la région de Montréal est concentrée principalement sur l'île de Montréal et sur les autoroutes et les routes permettant d'accéder à l'île. Si la question des accès à l'île de Montréal est problématique, il faut comprendre la position stratégique et le rôle des différents axes dans la région pour poser un diagnostic juste sur la nature des solutions à examiner pour répondre à ces problèmes de congestion.

Puisque les infrastructures du centre fonctionnent le plus souvent à pleine capacité, faciliter l'accès à ces infrastructures sans en avoir au préalable amélioré les conditions de circulation risque d'aggraver la situation.

Or ces axes les plus congestionnés sont aussi les principaux axes de camionnage et ils jouent un rôle de lien important pour les échanges entre les différentes autoroutes. De plus, la forte concentration des activités génératrices de déplacements de marchandises et aussi des lieux d'emplois et des lieux d'études dans le centre de l'île de Montréal fait que les camionneurs de même qu'un nombre important d'automobilistes de la région continueront d'utiliser ces infrastructures. Cette situation sera donc loin de s'améliorer d'ici 2016, si rien n'est fait. Sur l'autoroute 40, Métropolitaine, les débits de circulation sont passés de 124 000 véhicules par jour en 1981 à 156 000 en 1994. Sur l'autoroute Decarie, on dénombrait plus de 178 000 véhicules par jour. Sur l'A-20, entre l'A-520 et l'A-13, les débits sont passés de 60 000 à 83 000 entre 1985 et 1995.

La congestion des ponts et des autoroutes qui donnent accès à l'île de Montréal : Les conditions de circulation pour accéder à l'île de Montréal le matin et pour en sortir le soir sont préoccupantes. Sur la Rive-Sud, en 1993, les ponts Louis-Hippolyte-La Fontaine, Mercier et Jacques-Cartier étaient fonctionnels, mais en voie d'atteindre la limite de leur capacité. On prévoit que deux autres ponts, Champlain et Victoria, entre la Rive-Sud et l'île de Montréal seront également saturés d'ici 2001. La situation prévisible n'est guère meilleure pour les déplacements entre la couronne nord et l'île de Montréal : les huit ponts qui les relient pourraient être utilisés à pleine capacité d'ici 2001. Les conditions de circulation se dégraderont également pour les déplacements de la couronne nord vers Laval, alors qu'on prévoit que jusqu'à quatre ponts pourraient être utilisés à pleine capacité d'ici 2001. Une croissance démographique moins forte que prévue ne devrait pas modifier ce scénario, mais simplement en retarder la réalisation.

Plus de 163 000 automobilistes-conducteurs franchissent chaque matin les ponts donnant accès à l'île. Il y en aura 231 000 en 2016. Ces déplacements comptent pour 24 % des déplacements de véhicules de la région effectués à la période de pointe du matin, et pour 36 % des véhicules-kilomètres parcourus par les conducteurs de véhicule. La majorité des axes routiers du réseau stratégique de transport routier d'intérêt économique convergent vers l'île de Montréal et sont congestionnés. Ce flot de circulation non seulement rend difficile l'accès à l'île de Montréal, mais contribue aussi à alourdir les conditions de circulation sur l'île même.

Le temps de déplacement moyen en automobile passera de 25 minutes qu'il était en 1993, à 39 minutes en 2016. Cela entrainera une détérioration des conditions de circulation pour les autos et les camions, avec comme conséquence une augmentation des coûts du transport des marchandises pour les entreprises et une diminution de la compétitivité économique de la région.

- **La faible utilisation de la capacité des véhicules circulant sur le réseau routier et la capacité résiduelle des réseaux de transport en commun :** En 1993, le taux d'occupation des véhicules à la période de pointe du matin était de 1,25 personne; en 2016, il sera de 1,17 personne, si la tendance se maintient. Si le réseau routier de la région de Montréal est pleinement utilisé sur plusieurs kilomètres, la capacité de chaque véhicule est, quant à elle, largement inexploitée, ce qui met en lumière le potentiel du covoiturage. Par ailleurs, les analyses réalisées dans le cadre du diagnostic du plan de transport de la région métropolitaine de Montréal ont aussi démontré que le métro dispose d'une capacité résiduelle importante sur certaines lignes. Sur la Rive-Sud, la voie réservée du pont Champlain et la ligne 4 du métro ne sont pas utilisées à leur pleine capacité.

- **La circulation locale sur le réseau stratégique de transport :** La fluidité de la circulation sur le réseau d'intérêt économique est souvent compromise par la présence de véhicules utilisés pour des déplacements de nature locale. Cette situation est attribuable en partie à l'absence de liens locaux continus dans certains secteurs, à l'implantation d'activités commerciales à proximité des autoroutes ainsi qu'à la discontinuité ou l'absence de voies de service sur certaines autoroutes. Plus de 90 % des automobiles et des camions légers qui circulent sur l'autoroute Métropolitaine le font sur la partie située entre l'autoroute 25 et l'autoroute 13.

- **Les effets de débordement sur le réseau local :** Si des déplacements locaux sont faits sur le réseau stratégique de transport, à l'inverse, des déplacements métropolitains sont faits sur un réseau qui est de nature souvent locale. Ce phénomène contribue ainsi à la dégradation de la qualité de vie des populations habitant ces secteurs, qui sont le plus souvent des secteurs centraux, rendant ceux-ci moins attrayants pour de futurs résidants. Ainsi, en 1993, plus de 55 % des véhicules-kilomètres faits sur le réseau de la ville de Montréal à la période de pointe du matin étaient réalisés par des non-résidants; ce pourcentage s'élevait à 45 % dans les autres municipalités de l'île de Montréal.

- **L'érosion de la clientèle traditionnelle du transport en commun :** Les résidants des secteurs centraux de l'île de Montréal, les travailleurs du centre-ville et les étudiants ont assuré, pendant des années, une utilisation élevée des systèmes de transport en commun de la région. Cette clientèle délaisse progressivement le transport en commun au profit de l'automobile.

Ainsi, entre 1993 et 1998, le nombre de déplacements faits par des étudiants en automobile augmentait de plus de 40 000 alors que le nombre d'étudiants se déplaçant en transport en commun diminuait de 10 000.

- **L'éclatement des destinations :** Le centre-ville est la principale destination et il le demeurera d'ici 2016 (carte 17). Son poids relatif diminuera cependant d'ici là. Le secteur Saint-Laurent/Côte-des-Neiges est la deuxième destination la plus importante de la région métropolitaine, avec plus de 165 000 déplacements à la période de pointe du matin, en 1998 (tableau 3). Les autres grandes destinations, soit Lachine/ Lasalle, l'ouest de l'île, Ahuntsic/L'Acadie, l'est de l'île, Mercier, Champlain et Laval vont progressivement prendre de plus en plus d'importance. Soulignons que des augmentations respectives de 23 % et de 14 % des déplacements à destination de Laval et de la MRC de Champlain se sont produites entre 1993 et 1998.

Tableau 3 : Caractéristiques des destinations

Destinations	Nombre de déplacements générés à la période de pointe du matin			Part du mode de transport (1998)	
	1993	1998	Augmentation (1993-1998) %	Automobile	Transport en commun
Centre-ville	226 859	241 629	7	50	50
Ahunstic et de l'Acadie	123 181	130 078	6	68	32
Mercier	114 276	110 640	-3	70	30
Lachine et LaSalle	127 863	121 845	-5	75	25
Est de l'île	92 370	96 992	5	81	19
Saint-Laurent et Côte-des-Neiges	172 987	165 859	4	73	27
Champlain	89 511	101 782	14	88	12
Ouest de l'île	81 969	98 125	20	92	8
Laval	81 982	100 457	23	91	9

Enquêtes origine-destination, 1993 et 1998.

- **La desserte inadéquate en transport en commun de certains secteurs situés au centre de l'agglomération :** Les populations de l'est de l'agglomération ont un accès difficile aux 65 stations du réseau de métro. Anjou, Saint-Léonard, Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies totalisent tout près de 240 000 habitants. Pourtant, 56 % des déplacements, qui ont comme origines ces secteurs à la période de pointe du matin, ont comme destinations les cinq grands secteurs de la Communauté urbaine de Montréal actuellement desservis par le réseau de métro. Dans certains cas, les temps de déplacement en transport en commun vers le centre-ville sont plus longs depuis l'île de Montréal que depuis les couronnes.

- **La faiblesse des liens intermodaux actuels :** La région métropolitaine de Montréal est bien pourvue en matière de transport en commun. Mais ses réseaux d'autobus, de trains de banlieue et de métro doivent être mieux intégrés. À la chaîne traditionnelle autobus-métro-trains, s'ajoutera de plus en plus l'utilisation de l'automobile comme moyen de se rendre à un terminus, un stationnement incitatif ou une station de métro : le succès des stationnements incitatifs dans la région de Montréal le montre de façon éloquente.

Les travailleurs du centre-ville sont d'abord des travailleurs du secteur tertiaire qui se déplacent dans des zones de forte densité, propices à l'utilisation du transport en commun. D'autres travailleurs cependant se déplacent dans des secteurs de plus faible densité, tels les parcs industriels, peu ou pas desservis par le transport en commun. Les solutions à mettre en œuvre devront tenir compte de cette réalité, qui se traduit par une motorisation beaucoup plus forte des travailleurs qui se déplacent vers ces destinations, souvent situées en amont des grands équipements de transport en commun de la région.

Cette évolution de la dynamique des déplacements devra orienter clairement les choix de solutions en matière de transport en commun. Ceux-ci devront permettre une desserte efficace des principaux pôles d'emplois.

Les répercussions sur la qualité de vie

Les grandes lignes de la situation prévisible pour 2016 sont les suivantes :

- deux millions de déplacements quotidiens supplémentaires, soit 25 % de plus qu'en 1993;
- une période de pointe du matin de plus en plus longue et très chargée;
- une circulation qui va s'accroître progressivement en dehors des périodes de pointe et une nette augmentation des déplacements effectués par des personnes conduisant un véhicule particulier;
- une forte proportion des déplacements supplémentaires en automobile qui se feront à partir de la couronne nord;
- des échanges commerciaux en croissance, qui solliciteront fortement les réseaux de transport de l'agglomération;
- une part croissante du camionnage dans le transport des marchandises;
- un nombre de voies-km de congestion qui quadruplera sur le réseau routier de l'île de Montréal.

La situation prévue pour 2016 aura, à maints égards, des répercussions négatives sur la qualité de vie de la population de l'agglomération montréalaise. L'augmentation du volume de circulation sur l'ensemble du réseau routier et la congestion qui en résultera provoqueront un accroissement de la consommation d'énergie et des émissions polluantes. Dans la mesure où les débits de circulation et le nombre de camions lourds continueront d'augmenter, il y aura hausse de la congestion et de la pollution sonore, un facteur significatif de détérioration de la qualité de vie en milieu urbain.

Les améliorations technologiques aux systèmes antipollution des véhicules et l'accroissement de leur efficacité énergétique pourront aider à contrebalancer les effets de l'augmentation du nombre et de la longueur des déplacements. D'autres solutions de nature technologique (carburants de remplacement, véhicules électriques) sont à l'étude, et pourront contribuer à améliorer le bilan des émissions polluantes et de la consommation énergétique. Un constat s'impose : l'amélioration de l'efficacité énergétique et la diminution des émissions polluantes dues à l'utilisation de l'automobile sont liées à la capacité d'offrir une solution de rechange en matière de transport qui soit efficace sur le plan énergétique.

Si certains déplacements ne peuvent être effectués que seul et en automobile, plusieurs autres pourraient être effectués par des modes de transport tels que le vélo, les transports collectifs et le covoiturage.

LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS

La dynamique future des déplacements s'articulera autour de plusieurs grandes tendances sur lesquelles on ne peut qu'émettre des hypothèses. Il est par conséquent difficile d'avoir une vision précise des besoins des années à venir en matière de déplacements des personnes et des marchandises.

Il ne sera pas facile de répondre à ces besoins et les choix de solutions doivent être soigneusement étudiés. Il faudra tenir compte de phénomènes qui, nous l'avons vu au cours des dernières années, sont des tendances de fond dans la plupart des pays industrialisés (intensification du camionnage, utilisation massive de l'automobile, développement de la banlieue). Il faut maintenant orienter et gérer le développement selon des objectifs clairs, en mettant en œuvre des actions qui auront le moins d'impacts négatifs possibles.

Le ministère des Transports fait donc appel aux acteurs qui ont des responsabilités en matière de gestion des déplacements, afin qu'ils prennent des décisions qui tiendront compte des besoins futurs. Et surtout, qu'ils voient à harmoniser les mesures qu'ils adopteront aux orientations que se donnera la région métropolitaine de Montréal en matière d'aménagement du territoire et de développement économique et social.

Les orientations

Les défis posés au gouvernement et aux autorités locales et régionales sont considérables. Il s'agit de doter Montréal d'un système de transport conforme à ses aspirations en matière de développement économique, tout en assurant à sa population une bonne qualité de vie et des moyens de transport efficaces. Quatre orientations guideront l'établissement des priorités en matière d'interventions :

Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise

Le transport des marchandises entre les pôles économiques de l'agglomération aussi bien que vers ses marchés extérieurs ou à destination de Montréal s'accroîtra considérablement. Le port de Montréal, qui, ces dernières années, a raffermi son rôle dans le domaine des conteneurs, est appelé à se développer. Il y a davantage à faire dans le domaine du fret aérien, en tirant profit des aéroports de Mirabel et de Dorval.

Le réseau ferroviaire connaît une utilisation accrue vers les États américains. C'est néanmoins le transport par camion qui, étant donné la popularité croissante du mode de gestion en flux tendu (juste à temps) et l'ampleur des échanges commerciaux avec le reste du pays et surtout les États-Unis, qui connaîtra la plus forte croissance, ce qui obligera à identifier clairement et à planifier l'utilisation des voies de circulation privilégiées pour les déplacements de marchandises.

En ce qui concerne les infrastructures routières, les solutions doivent viser l'amélioration et le parachèvement d'un réseau conçu voilà plus de 30 ans. Ce réseau doit être amélioré et devra éventuellement être complété afin que les véhicules soient répartis de manière plus équilibrée, en fonction de la capacité de chaque axe routier.

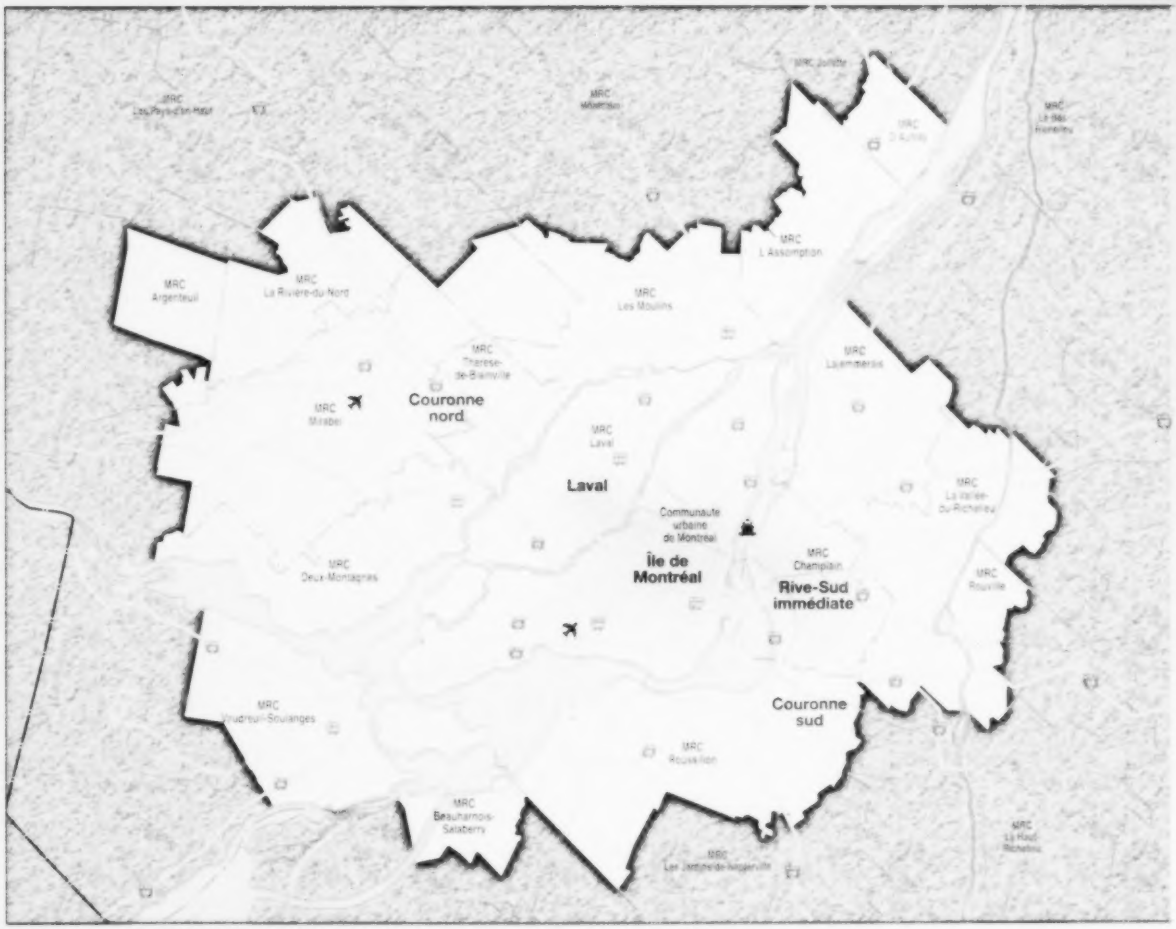
La capacité d'utiliser plus efficacement les transports comme outil de développement économique aura des répercussions positives non seulement sur les entreprises et les emplois de la région métropolitaine, mais aussi sur ceux de l'ensemble du Québec.

Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de développement économique, d'aménagement et d'environnement.

Le centre de l'agglomération métropolitaine couvre un territoire qui, du nord au sud, déborde le cadre de l'île de Montréal pour rejoindre la Rive-Sud immédiate ainsi que le centre de Laval. D'est en ouest, le centre englobe plusieurs pôles d'emploi, qui attirent ensemble près de 1,2 million de déplacements quotidiennement. Ce centre repose sur un dynamisme urbain en mouvement et il est susceptible de croître et de s'étendre. Tel que défini par le ministère des Transports, ce centre regroupe plus de 2 millions de personnes, soit 62,5 % de la population métropolitaine, qui elle compte 3,3 millions de personnes, vivant sur un territoire qui couvre un peu moins de 16 % de la région métropolitaine, dont la superficie est de 4025 km² (carte 3). Ce centre regroupe 78 % des emplois de la région et attire 78 % des déplacements de personnes.

Par des interventions sur les réseaux routier et de transport en commun, le ministère des Transports entend mieux desservir le centre de l'agglomération de la région.

Carte 3
Région métropolitaine de Montréal : centre de l'agglomération



Carte 3

Région métropolitaine de Montréal : centre de l'agglomération

Le développement des réseaux de transport routier et de transport en commun agit comme catalyseur du développement urbain dans les villes de la banlieue de la région métropolitaine. Ces facteurs, qui ont provoqué l'étalement urbain qu'on a connu ces dernières années, sont à la fois variés et complexes. Ils sont le produit d'une conjoncture socio-économique, démographique et politique particulière qui évolue sans cesse depuis la fin des années quarante, et qui influe sur les transports autant que ceux-ci l'influencent. La planification et la gestion du développement urbain par ailleurs, relèvent de l'aménagement du territoire et celui-ci est planifié et géré localement et régionalement par les plans et la réglementation d'urbanisme des municipalités ainsi que par les schémas d'aménagement des MRC et de la CUM.

La planification de l'aménagement du territoire dans la région de Montréal a besoin d'un encadrement à l'échelle métropolitaine, qui définisse des lignes directrices qui orienteront le développement urbain futur. Les MRC, la CUM, les municipalités, la Commission de protection du territoire agricole et les autres acteurs gouvernementaux doivent unir leurs efforts et adopter des mesures complémentaires et cohérentes afin de créer une vision métropolitaine du développement urbain. Cela dit, il est aussi nécessaire que l'ensemble des acteurs dont les interventions ont des répercussions sur l'aménagement du territoire en prennent acte et tiennent compte de ce cadre.

En février 2000, le Comité interministériel de la région de Montréal réitérait les trois grandes orientations, adoptées en 1996 par le conseil des ministres :

- privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services de base, tels que l'approvisionnement en eau, le traitement des eaux, l'électricité, les écoles, les routes, etc.;

- renforcer les pôles d'activité existants, revitaliser le centre-ville et les quartiers anciens et améliorer la qualité de vie au centre de l'agglomération;

- accorder la priorité au maintien des équipements, des infrastructures et des services collectifs, et mieux contrôler les investissements publics dans les secteurs non desservis en périphérie de la région métropolitaine de recensement.

Pour l'ensemble des acteurs de la région et en particulier pour le ministère des Transports, la mise en place d'un cadre d'aménagement faciliterait le choix des interventions à privilégier en fonction des priorités de développement qui y auront été établies. C'est dans cet esprit que le ministère des Transports fait de la revitalisation et de la consolidation du centre de l'agglomération métropolitaine un défi qu'il entend relever, avec les outils dont il dispose.

Donner la priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport existant

Un grand nombre d'infrastructures routières et de transport en commun ont été construites il y a plus de 30 ans. Elles devront bientôt faire l'objet d'importants travaux de réfection. Le ministère des Transports poursuivra ses efforts en matière de modernisation des réseaux de transport ce qui suppose, par ailleurs, une adaptation aux exigences actuelles de sécurité et de fluidité. Dans l'établissement de ses priorités d'intervention, le ministère des Transports visera d'abord à augmenter l'efficacité des réseaux de transport existants qui devront être repensés en fonction des nouvelles réalités du transport des marchandises et des déplacements des personnes. Il s'agira aussi de maximiser la capacité et la fluidité des infrastructures routières et de transport en commun existantes.

Assurer l'efficacité et l'équité du financement

Les besoins en transport continueront d'augmenter au cours des 20 prochaines années. Les enveloppes budgétaires actuelles sont à peine suffisantes pour entretenir les réseaux existants. Les interventions du ministère des Transports doivent donc être appuyées par un cadre de financement efficace, de façon à permettre à l'agglomération de Montréal d'agir maintenant, tout en préparant l'avenir.

Le gouvernement du Québec et le ministère des Transports sont directement interpellés par cette nécessité. Dans les réflexions et décisions à venir, ils devront tenir compte de la croissance des besoins, de la visibilité et de la transparence du financement, de l'adhésion de la population, du fardeau global des impôts et des taxes, et donc de la capacité de payer des contribuables. L'équité entre les contributions et les retombées dont chacun bénéficie fera aussi partie des réflexions qui guideront les choix.

Les objectifs

En s'appuyant sur les orientations adoptées, le ministère des Transports se donne quatre objectifs comme guide dans le choix des interventions qu'il entend mener à terme au cours des prochaines années.

Diminuer le nombre de points de congestion

L'analyse de la croissance de la population et de sa répartition sur le territoire métropolitain, de la croissance de l'emploi et des modèles de déplacements des personnes et des marchandises, démontrent l'existence de problèmes de congestion, qui s'amplifieront avec le temps. Compte tenu de l'impact négatif de cette situation sur l'activité économique et la qualité de vie de la population, des mesures concrètes devront être prises pour améliorer les conditions de circulation, c'est-à-dire diminuer le nombre de points de congestion et augmenter la vitesse de circulation sur les axes où elle est substantiellement ralentie.

Une étude évalue à 502 millions de dollars par année les pertes économiques liées à la congestion dans la région de Montréal.[1]

Augmenter l'utilisation du transport en commun

Le ministère des Transports et ses partenaires qui exploitent des réseaux de transport en commun doivent viser l'amélioration de la desserte en transport en commun des divers pôles d'emplois. La diminution du nombre de personnes se déplaçant en voiture ne peut se traduire que par des effets bénéfiques sur la fluidité du réseau routier, lequel est nécessaire au transport des marchandises. De plus, le ministère des Transports a la responsabilité de s'assurer, là où les conditions d'exploitation le permettent, que des services de transport soient offerts à ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas utiliser une automobile. Enfin, l'utilisation accrue du transport en commun présente des avantages importants pour la société, principalement en ce qui a trait à la protection de l'environnement et à la consolidation du centre de l'agglomération.

Une augmentation de l'utilisation du transport en commun ne sera possible que s'il constitue une solution de rechange efficace, attrayante et accessible et s'il est soutenu par des mesures de gestion de la demande. À cet égard, la performance de telles mesures — à titre d'exemple, les programmes-employeurs — est tributaire de la présence et de la qualité de services de transport en commun.

1. ADEC. MTQ. Décembre 1997. Évaluation des coûts de la congestion routière dans la grande région de Montréal.

Accroître l'efficacité du transport des marchandises

Les déplacements de marchandises occupent une place majeure dans la région métropolitaine. Ils sont effectués sur le réseau routier, sur les lignes ferroviaires, en utilisant les liaisons maritimes ou aériennes et, dans certains cas, par une combinaison de ces différents modes de transport.

Les déplacements de marchandises se font entre la région métropolitaine et les autres régions du Québec, ainsi qu'entre le Québec et ses partenaires commerciaux. Ils se font aussi entre les grands pôles d'activité économique de la métropole. Ces déplacements sont stratégiques sur le plan économique, tant pour la métropole que pour l'ensemble du Québec.

La poursuite du développement économique et le maintien de la position concurrentielle de la région métropolitaine et de l'ensemble du Québec exigent que le réseau de transport stratégique, qui canalise les déplacements à haute valeur économique, soit géré et planifié en fonction de son impact sur l'économie. Ce réseau comprend les principales infrastructures routières qui relient la région métropolitaine aux autres régions du Québec. Le réseau permet aux pôles d'activité économique de la région d'avoir un accès efficace à leurs marchés extérieurs. Il permet également la desserte des infrastructures portuaires et aéroportuaires. Le ministère des Transports interviendra d'abord sur les composantes de ce réseau.

Gérer la demande plutôt qu'y réagir

Le Ministère veut favoriser une meilleure compréhension de l'impact des décisions prises en matière d'aménagement du territoire sur la demande en transport. Il veut également s'assurer que tous les moyens sont pris pour favoriser une meilleure utilisation des services et des systèmes en place avant d'investir dans de nouvelles solutions. En ce sens, des efforts importants doivent être consentis pour favoriser un meilleur équilibre entre l'utilisation de l'automobile et l'utilisation du transport en commun, et pour s'assurer dans certains cas d'une meilleure utilisation du réseau routier.

Selon toute probabilité, une simple augmentation de l'offre en transport en commun ne réussira pas à faire augmenter le nombre d'usagers au point d'inverser les tendances actuelles. D'autres interventions seront nécessaires.

En marge des moyens traditionnellement utilisés pour contrer la congestion et l'accroissement du nombre de déplacements en automobile, la gestion de la demande est une voie d'action dont l'efficacité s'est vérifiée dans de nombreux pays. Il s'agit d'un ensemble de mesures qui visent à modifier les conditions dans lesquelles s'effectuent les déplacements causant la congestion, en influençant les besoins, la période de la journée à laquelle se font les déplacements, ou encore les choix individuels en matière de mode de transport.

Contrairement aux investissements dans les infrastructures, qui sont habituellement limités par les contraintes budgétaires, les mesures de gestion de la demande sont relativement peu coûteuse, alors que leur rapport coût / bénéfice est très élevé.

La gestion de la demande est axée sur la mise en place de mesures visant, entre autres, à favoriser l'utilisation de modes de transport autres que l'automobile sans passager, par exemple le covoiturage ou le vélo. La gestion du stationnement et les mesures fiscales favorables au transport en commun peuvent aussi être utilisées. À la limite, si les interventions des prochaines années ne réussissent pas à infléchir les tendances, le recours à des mesures plus rigoureuses de régulation de la congestion pourra être envisagé. Une planification et une gestion intégrées des réseaux routiers et de transport en commun seront également nécessaires.

UNE STRATÉGIE D'INTERVENTION PRIORITAIRE

Les solutions à mettre en œuvre, complémentaires et indissociables les unes des autres, relèvent, pour le ministère des Transports, de la gestion de la demande et de l'augmentation de l'offre sur les réseaux routier et de transport en commun.

Ces interventions doivent toutefois être étalées dans le temps et découpées en phases. Les priorités seront établies en fonction du degré de réponse aux orientations et aux objectifs du plan de gestion des déplacements. Ainsi, les interventions doivent répondre aux besoins de l'activité économique. Elles doivent aussi s'inscrire dans une volonté de consolider et de revitaliser le centre de l'agglomération, tout en favorisant la qualité de vie de la population. L'établissement des priorités doit aussi tenir compte de la capacité financière du gouvernement à assumer les coûts des interventions. Il n'est, en effet, pas possible de réaliser tous les projets en même temps, ce qui suppose une stratégie d'investissement qui étale les interventions selon différents horizons. Finalement, il s'agit de tenir compte de la capacité technique de réaliser les travaux en prenant en considération leurs impacts sur la circulation.

La gestion de la demande de déplacements

Même si le Ministère prévoit plusieurs projets pour améliorer, optimiser et compléter les réseaux routier et de transport en commun, ces améliorations ne pourront à elles seules résoudre les problèmes de congestion actuels et futurs. Par ailleurs, des contraintes d'ordre financier, technique ou environnemental limitent le développement de l'offre de transport. D'autres solutions doivent donc être envisagées.

Dans un tel contexte, la gestion de la demande permet de maximiser l'utilisation des réseaux de transport existants, en faisant appel à une série de mesures plus légères et souvent moins coûteuses.

Le ministère des Transports privilégie trois voies d'action où il interviendra concrètement et qui impliqueront une participation accrue de ses partenaires.

Mise en place des programmes-employeurs

Les quelque 115 000 entreprises, organismes publics et maisons d'enseignement de la région métropolitaine de Montréal peuvent contribuer de façon significative à la gestion des déplacements. Sur une base journalière, leurs activités occasionnent les déplacements de plus de 1,5 million d'employés et de 224 000 étudiants des niveaux collégial et universitaire.

Déjà, certains employeurs ont mis en place des horaires de travail variables ou encore des semaines compressées. Quelques-uns pratiquent le télétravail, offrent des installations pour les cyclistes, font la promotion du covoiturage et reservent des espaces de stationnement bien situés pour ceux qui font du covoiturage ou du vélo. Cependant, ils sont peu nombreux à offrir un programme-employeur intégrant une gamme de services complémentaires adaptés aux besoins de l'entreprise et des employés ou des étudiants, et conçus dans une perspective de gestion de la demande de déplacements.

Le ministère des Transports accompagne quelques entreprises privées et organismes publics dans des projets pilotes de programmes-employeurs. Ces expériences permettent d'évaluer les conditions nécessaires à la réussite des mesures de gestion de la demande, dans le contexte de la région métropolitaine de Montréal. L'hôpital Charles-Lemoyne à Greenfield Park s'implique dans la gestion des déplacements de leurs employés. Dans le cadre de ces projets, le Ministère apporte un soutien technique pour le choix et la mise en œuvre de mesures appropriées au contexte particulier de chacune des organisations.

D'autre part, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) s'est également engagée dans cette voie d'action, en s'associant à de grandes entreprises, notamment Bombardier et Nortel à Saint-Laurent. L'AMT aide ces entreprises à mettre en place des mesures pour favoriser le covoiturage et l'utilisation du transport en commun.

En plus d'améliorer les conditions dans lesquelles se font les déplacements des personnes et des marchandises, la gestion de la demande permet aux entreprises de réduire leurs coûts liés au stationnement et aux espaces à bureau, d'accroître la productivité et de diminuer le taux d'absentéisme de leurs employés, en plus de rendre leur site plus accessible. Alors que pour les employés et les étudiants, elle permet notamment de diminuer les frais et le temps de déplacement, parfois d'éliminer le besoin d'une deuxième voiture et de diminuer la fatigue liée à la conduite automobile. Plusieurs entreprises ailleurs dans le monde ont décidé d'intégrer un programme-employeur à leur stratégie de développement en raison des avantages qu'il procure.

En plus des projets pilotes déjà prévus, le ministère des Transports favorisera l'implication des quelque 5000 entreprises ayant plus de 50 employés et des 35 maisons d'enseignement de niveaux universitaire et collégial de la région métropolitaine de Montréal, lesquelles génèrent plus d'un million et demi de déplacements de personnes quotidiennement.

Le ministère des Transports aidera techniquement les entreprises qui mettront sur pied un programme-employeur. Un montant de 10,3 millions de dollars est prévu pour la période 2000-2005.

Des mesures fiscales

Le transfert de l'automobile vers les modes de transport à taux d'occupation élevé sera fortement encouragé si des avantages, notamment financiers, sont consentis aux usagers. Conjuguées aux autres mesures de gestion de la demande de transport (covoiturage, gestion du stationnement...), les mesures fiscales donnent un sérieux élan au transport en commun et au covoiturage, ainsi qu'un signal clair quant aux objectifs du gouvernement en matière de transport dans la région de Montréal.

De façon générale, les régimes fiscaux actuels des gouvernements fédéral et québécois ne permettent pas aux particuliers de déduire de leur revenu les dépenses effectuées pour leurs déplacements domicile-travail. Par ailleurs, les employés qui reçoivent un avantage pécuniaire ou encore un titre de transport en commun de leur employeur voient la valeur de cet avantage s'ajouter à leur revenu imposable. Même si, en théorie, cette règle est applicable au stationnement, en pratique peu d'employeurs consentent à ajouter cet avantage au revenu de leurs employés, car la valeur de l'espace de stationnement est difficilement quantifiable.

Le ministère des Transports évalue actuellement l'impact des mesures visant une déduction fiscale à l'achat de titres de transport en commun ainsi que l'exemption fiscale pour les employés qui bénéficient d'un titre de transport en commun offert par leur employeur.

Vers une vision d'ensemble de la gestion du stationnement

Le stationnement a toujours été considéré comme un secteur distinct de la gestion des transports et, de ce fait, n'a été que rarement intégré à la planification globale des déplacements. Or, la plupart des intervenants s'entendent maintenant pour dire que le stationnement influence de façon significative le choix des modes de transport des individus. Il est démontré que la disponibilité d'un espace de stationnement sur le lieu de travail ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile. À cet égard, une étude réalisée dans six villes suisses et françaises[12] montre que les individus se déplacent principalement en automobile lorsqu'ils ont l'assurance de disposer d'un espace de stationnement sur leur lieu de travail, et ce, même si l'on retrouve dans ces agglomérations un fort taux d'utilisation du transport en commun.

Le stationnement occupe une place importante dans l'espace urbain puisqu'il se retrouve à l'origine et à la destination de chaque déplacement en automobile. Les conditions de stationnement sont déterminées en grande partie par la réglementation municipale en matière de zonage et de circulation, qui régit notamment l'offre de stationnement sur rue. Par ailleurs, les pratiques des entreprises en matière d'offre et de gestion du stationnement et, dans une moindre mesure, les règles fiscales qui y sont applicables influencent aussi les conditions de stationnement et donc le choix modal des individus.

Quelques exemples permettent de mieux comprendre comment les pratiques des intervenants, tant publics que privés, favorisent l'utilisation de l'automobile. Actuellement, les normes de stationnement issues de la réglementation municipale sont ainsi conçues qu'elles permettent d'aménager, dans beaucoup de cas, suffisamment d'espaces pour accommoder tous les besoins en matière de stationnement d'une entreprise, dont ceux de leurs employés. De plus, lorsque le coût des places de stationnement est subventionné en totalité ou en partie par l'employeur, l'utilisation de l'automobile pour se rendre au travail devient un choix qui va de soi pour une bonne partie des employés. Certaines règles de gestion du stationnement sur rue encouragent aussi le recours à l'automobile. Dans certains secteurs, les résidants qui ne possèdent pas d'espaces de stationnement privé et qui ne peuvent laisser en permanence leur véhicule sur la rue près de leur domicile, durant les heures de travail, se retrouvent dans une situation où ils sont quasi contraints de l'utiliser pour leurs déplacements. Cette incitation est d'autant plus forte s'ils ont l'assurance d'une place de stationnement sur leur lieu de travail.

12. KAUFMAN, Vincent et GUIDEZ, Jean-Marie (1996). « Report modal de l'automobile vers les transports publics en milieu urbain : résultats d'une recherche franco-suisse ». *Transports urbains*, no 92, p. 5-12.

La gestion du stationnement est un outil de plus en plus utilisé dans plusieurs agglomérations urbaines pour tenter de réduire le nombre de déplacements en automobile, en particulier ceux effectués pour le motif travail. La diminution de l'offre de stationnement de longue durée dans les pôles d'activités afin de favoriser le stationnement pour les déplacements de courte durée, essentiels au bon fonctionnement des activités économiques, l'introduction ou l'augmentation des tarifs sur les lieux de travail, la révision des règles de gestion du stationnement sur rue, l'aménagement de stationnements incitatifs pour favoriser le transfert modal, etc. ne sont que quelques-unes des mesures qui peuvent aider à modifier les choix individuels en matière de modes de transport.

Le ministère des Transports propose que les autorités métropolitaines et locales unissent leurs efforts afin de doter la région de Montréal d'une vision d'ensemble du stationnement. Une telle vision permettra, d'une part, d'identifier les mesures susceptibles de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés en matière de soutien au transport en commun et au covoiturage et, d'autre part, à harmoniser à l'échelle métropolitaine les actions prises par les différents intervenants dans ce domaine.

Une stratégie intégrée de desserte pour l'est de l'agglomération

L'est de l'agglomération, et en particulier l'est de la CUM, présente des déficiences significatives en matière d'infrastructures de transport. Ces déficiences se traduisent notamment par la faiblesse du transport en commun autre qu'effectué en autobus, une accessibilité limitée au réseau autoroutier et un réseau d'artères municipales discontinu.

L'est de l'agglomération de Montréal est aussi doté d'un important potentiel de développement. Ce potentiel repose en grande partie sur les terrains industriels vacants situés sur l'île de Montréal et sur les espaces résidentiels disponibles à l'intérieur des périmètres d'urbanisation de l'île de Montréal et de Laval.

Pour le ministère des Transports, le développement de l'est de l'agglomération de Montréal doit viser les objectifs suivants :

- faciliter la mobilité des personnes et les mouvements des marchandises à la fois dans l'est et entre l'est et les autres pôles économiques de la région métropolitaine;

- améliorer, pour les résidants et les entreprises de l'est, l'accès à certains axes routiers ainsi qu'au réseau de transport en commun.

Le ministère des Transports propose une stratégie de développement qui fait appel à des interventions relevant de sa responsabilité, mais aussi de celle de certains de ses partenaires (cartes 8 et 9) :

- **le prolongement de la ligne 5 du métro jusqu'à Anjou.** Le pôle Anjou/Saint-Léonard connaît un développement soutenu dans les secteurs industriel et commercial. Par ailleurs, les résidants du nord-est de l'île de Montréal ne peuvent que difficilement accéder à la ligne de métro 5 dont la réalisation prévoyait pourtant à l'origine une station terminale à Anjou. En conséquence, cette ligne de métro n'a jamais fonctionné à son plein potentiel. Pour remédier à cette situation et améliorer l'accès au réseau du métro pour les résidants de l'est de l'île de Montréal, tout en apportant un soutien à la croissance économique du pôle Anjou/Saint-Léonard, la ligne 5 du métro sera prolongée vers l'est jusqu'à Anjou où sera implanté un terminus intermodal de transport en commun.

  Coûts 2000-2005 : 107,0 M$;
  Coûts 2005-2010 : 210,0 M$.

- **l'implantation d'un métrobus entre Repentigny et le centre-ville**. Dans le but de soutenir l'offre de service existante en transport en commun entre Repentigny et le centre-ville de Montréal, un ensemble de mesures préférentielles seront mises en place dans l'emprise ferroviaire du CN qui traverse l'est de l'île de Montréal et sur la rue Notre-Dame à Repentigny et Montréal.

  Coûts 2000-2005 : 22,0 M$.

- **l'implantation d'un métrobus dans un corridor à aménager dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa** sera analysée en tant qu'alternative à l'implantation d'un système léger sur rail pour lequel les études réalisées ne sont pas concluantes.

  Coûts 2000-2010 : à déterminer.

- le raccordement de l'autoroute 720 (Ville-Marie) à l'échangeur Hochelaga de l'autoroute 25, ce qui impliquera notamment **la modernisation de la rue Notre-Dame** par la réalisation d'une artère urbaine à six voies. Ce projet améliorera la fluidité et la sécurité du transport routier des marchandises dans un secteur stratégique pour le camionnage : environ 300 000 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds) entrent ou sortent du port par camion annuellement, alors que le secteur industriel de l'est de l'île génère beaucoup de trafic lourd. La réalisation de ce projet dotera l'est de l'île de Montréal d'un axe est-ouest qui constituera une solution de rechange à l'autoroute Métropolitaine qui, à terme, sera raccordé à l'autoroute 20 ouest;

Coûts 2000-2005 : 137,0 M$;
Coûts 2005-2010 : 28,0 M$.

- **l'amélioration du réseau routier municipal dans l'est de l'île de Montréal**. Ces interventions sous la responsabilité des municipalités concernées seront évaluées dans les prochains mois.

- **le développement de programmes-employeurs** pour améliorer l'accessibilité aux entreprises de l'est de la CUM.

- **le prolongement de l'autoroute 25**. La vitalité économique de l'agglomération de Montréal dépend entre autres du dynamisme de ses principaux pôles, dont le centre de Laval qui connait un fort taux d'occupation de ses espaces industriels. Ce pôle est susceptible de se développer davantage vers l'est de la municipalité et le prolongement de l'autoroute 25 viendra soutenir cette croissance.

Actuellement, les mouvements de marchandises entre, d'une part, l'est de l'île de Montréal ou la Montérégie et, d'autre part, Laval et la couronne nord se font essentiellement sur les autoroutes 13 ou 15, via l'autoroute Métropolitaine. Les travaux majeurs d'optimisation sur l'autoroute Métropolitaine, qui s'échelonneront sur plusieurs années, nuiront grandement à ces échanges. Le prolongement de l'autoroute 25 permettrait sans doute de diminuer les inconvénients de ces travaux majeurs.

L'implication du secteur privé dans la réalisation en partenariat de ce projet, dont le financement n'est pas assuré dans la stratégie d'intervention prioritaire, permettrait d'en devancer la réalisation pour faire concorder son ouverture avec la fin des travaux de modernisation de la rue Notre-Dame. Le prolongement de l'autoroute 25, accompagné de la mise en place d'un corridor rapide de transport en commun reliant Laval et les stations de métro Anjou et Radisson, offrira une amélioration de la desserte en transport en commun pour les résidants du nord-est de l'agglomération. Les coûts prévus d'un tel projet sont d'environ 325 millions de dollars.

Ces investissements majeurs dans les réseaux de transport doivent être accompagnés d'une stratégie globale de développement du territoire qui devra établir les phases de développement résidentiel, industriel et commercial à l'intérieur des périmètres d'urbanisation actuels de Laval et de la couronne nord en limitant de manière stricte les empiètements sur la zone agricole protégée. L'élaboration d'un cadre métropolitain d'aménagement est l'outil approprié pour une telle gestion de la croissance urbaine.

Des interventions prioritaires visant à augmenter l'offre de transport en commun

Pour qu'on puisse augmenter l'utilisation du transport en commun, celui-ci doit constituer une solution de rechange efficace, attrayante et accessible.

Le transport en commun représente un service essentiel pour une partie de la population et un choix de mode de transport pour d'autres qui préfèrent ne pas posséder d'automobile. Le transport en commun fait donc partie des mesures sociales sur lesquelles repose une société juste et équitable. Si on ajoute à ces considérations la contribution du transport en commun à l'amélioration de la qualité de vie de la population, à la diminution de la consommation énergétique et à la réduction des émissions polluantes, son maintien, son amélioration et son développement apparaissent prioritaires.

Il faut cependant prendre acte du fait que les actions visant à favoriser une plus grande utilisation du transport en commun relèvent d'un ensemble d'acteurs, soit le ministère des Transports, l'Agence métropolitaine de transport, les trois sociétés de transport, les MRC et les municipalités qui doivent chacun agir de façon cohérente.

En ce sens, le ministère des Transports appuie les orientations et les objectifs suivants proposés en 1997 par l'Agence métropolitaine de transport dans le cadre de son plan stratégique de développement :

- améliorer la fluidité des déplacements des personnes;
- desservir adéquatement les principaux pôles d'activité;
- arrêter la décroissance de l'utilisation du transport en commun;

- planifier de façon intégrée et à l'échelle métropolitaine l'aménagement du territoire et les transports, afin d'améliorer le bilan énergétique et la qualité de l'environnement;

- améliorer l'efficience et la flexibilité des systèmes de transport, l'intégration et la simplification des services de transport en commun.

Le ministère des Transports endosse également les objectifs poursuivis par l'Agence :

- accroître résolument le nombre de déplacements en transport en commun;

- assurer des services de transport collectifs intégrés, complémentaires et efficients découlant des prévisions de déplacements prévus d'ici 2007 dans ces axes;

- maintenir les infrastructures existantes;

- soutenir la compétitivité des services de transport collectif par rapport à la voiture.

Les interventions décrites dans cette section s'appuient sur l'analyse des zones de déplacements de personnes identifiées sur les cartes 10 à 19. Ces zones de déplacements possèdent une dynamique propre, caractérisée par la prépondérance de certains modes de transport, le motif des déplacements et l'importance relative des déplacements vers de grandes destinations.

Développer le métro et l'intermodalité

Pour arriver à un véritable renversement des tendances, l'offre de transport collectif devra être améliorée et adaptée aux besoins actuels et futurs en matière de déplacements.

La planification du transport en commun doit cibler premièrement la desserte des grandes destinations d'emplois, de services et d'études situées au centre de l'agglomération. Ces destinations génèrent plus de 1,3 million de déplacements quotidiennement à la période de pointe du matin, dont plus de 760 000 se font en automobile (carte 14).

C'est pourquoi le réseau de transport en commun de l'agglomération doit s'articuler autour d'un équipement majeur et structurant de transport en commun qu'est le métro. À celui-ci, situé au cœur de l'agglomération, se grefferont des terminus intermodaux aménagés aux stations stratégiques pour la desserte des grandes destinations et des points de chute des déplacements en provenance de l'extérieur de l'agglomération.

En plus des projets déjà décidés et en voie de réalisation (métro Pie-IX et Laval) et des interventions prévues dans le cadre de la stratégie intégrée de desserte pour l'est de l'agglomération (métro Anjou), les interventions suivantes seront réalisées (cartes 8 et 9) :

Le prolongement de la ligne 4 à Longueuil

Les villes de la Rive-Sud immédiate font partie du centre de l'agglomération métropolitaine. Elles regroupent une population de près de 400 000 personnes et il est nécessaire de leur donner un meilleur accès au métro. La ligne 4 du métro a trop longtemps eu comme station terminale le terminus Longueuil, situé dans un secteur enclavé difficilement accessible aux autobus et aux usagers. Cette ligne de métro possède un potentiel de développement intéressant, qu'il convient d'exploiter pour attirer une nouvelle clientèle. La ligne 4 du métro sera prolongée vers le boulevard Roland-Therrien où un terminus intermodal sera construit à proximité du cegep Édouard-Montpetit. Cette station sera aménagée de manière à permettre des correspondances avec les autres liens de transport en commun qui devront s'y rabattre.

Coûts 2000-2005 : 150,0 M$;
Coûts 2005-2010 : 183,6 M$.

L'aménagement de l'estacade située près du pont Champlain

L'axe du pont Champlain a acquis une importance stratégique pour la desserte en transport en commun. Une voie réservée aux autobus, aménagée comme mesure temporaire en 1978, est encore aujourd'hui utilisée sur une voie à contresens aux heures de pointe, et ce, même si l'utilisation du transport en commun s'est accrue considérablement depuis 20 ans. Le temps est venu d'assurer un développement adéquat du transport en commun dans cet axe. Ainsi, dans un premier temps, l'estacade située près du pont Champlain sera aménagée afin de la transformer en voie réservée au transport en commun. Le projet inclut la construction d'une structure pour assurer la traversée de la voie maritime. Les travaux entrepris ces dernières années pour consolider cet axe devront être menés à terme.

À moyen terme, l'implantation d'un système léger sur rail sera évaluée. L'implantation d'un SLR dans cet axe n'est actuellement pas prévue dans les investissements de la stratégie d'intervention prioritaire. La recherche de partenaires, dont le gouvernement fédéral et/ou le secteur privé, permettrait toutefois de devancer la réalisation de ce projet.

Coûts 2000-2005 : 104,5 M$;
Coûts 2005-2010 : 50,0 M$.

Les trains de banlieue

Le ministère des Transports va soutenir les objectifs de l'Agence métropolitaine de transport quant à la conservation et à l'optimisation des deux lignes de trains de banlieue permanentes, **Rigaud/Montréal et Deux-Montagnes/Montréal**, sur lesquelles le gouvernement a déjà investi plus de 400 millions de dollars depuis 15 ans pour leur modernisation.

Des investissements supplémentaires seront consentis sur **la ligne de trains de banlieue Blainville/Montréal**, afin de faire entrer cette ligne dans sa phase permanente, ce qui se traduira par un accroissement de la qualité et de la fiabilité du service.

Le Ministère appuiera également la mise en place de la **ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire/Montréal**.

Coûts 2000-2005 : 91,7 M$;
Coûts 2005-2010 : 71,1 M$.

Terminus, stationnements incitatifs et voies réservées aux autobus

Le Ministère compte appuyer les interventions qui permettent d'optimiser le fonctionnement du réseau métropolitain de transport en commun, par des voies réservées, des terminus et des stationnements incitatifs.

Plusieurs projets sont prévus dont des voies réservées sur les boulevards Taschereau, Des Laurentides, Cartier, sur la route 138, entre Châteauguay et le pont Mercier, etc. Des terminus et stationnements incitatifs sont aussi prévus à Châteauguay, Terrebonne, Côte-Vertu, Henri-Bourassa, Longueuil, Radisson, etc.

Coûts 2000-2005 : 76,3 M$.

Des interventions prioritaires sur le réseau routier au centre de l'agglomération

Le réseau de transport stratégique pour l'économie du Québec

L'importance de la fluidité des déplacements pour le développement économique et la position concurrentielle de la région et de l'ensemble du Québec exige que l'on définisse très précisément quels sont les axes qui font partie du réseau stratégique de transport et qui devront être gérés dans l'optique de son impact sur l'économie québécoise et métropolitaine (carte 20).

Ce réseau comprend les principales infrastructures routières :

- qui relient la région métropolitaine aux autres régions et à l'extérieur du Québec;
- qui donnent aux pôles d'activité économique de la région un accès efficace à leurs marchés;

- ou qui assurent la desserte des infrastructures portuaires et aéroportuaires.

Plus spécifiquement, le réseau stratégique de transport inclut les autoroutes 10, 15, 20 et 40 ainsi que l'axe formé par l'autoroute 35 et la route 133. Il comprend également les autoroutes 13, 25, 30, 50, 440, 520, 540, 640 et 720 (incluant la rue Notre-Dame jusqu'à l'autoroute 25) ainsi qu'une portion des routes 132, 138 et 148.

Le réseau de transport stratégique comprend aussi les principales lignes ferroviaires vers l'extérieur de la région, leurs interconnexions à l'intérieur de la région ainsi que les lignes assurant la desserte du port et des principales installations de triage et de transbordement. Le port de Montréal ainsi que les aéroports de Dorval et de Mirabel font également partie du réseau de transport stratégique.

Le métro fait partie du réseau de transport stratégique en raison de son impact majeur sur la vitalité économique de l'agglomération et le développement de son centre, ainsi que par son effet structurant sur l'activité touristique au centre de l'agglomération métropolitaine.

Le ministère des Transports assure la planification et la gestion de la quasi-totalité des infrastructures routières comprises dans le réseau de transport stratégique, en plus d'investir dans l'entretien et le développement du métro. Le port, les aéroports et les lignes ferroviaires du réseau relèvent de divers organismes et diverses entreprises.

L'optimisation de l'autoroute 40, Métropolitaine

L'autoroute 40 est le seul axe autoroutier est-ouest qui traverse l'agglomération de façon continue. Elle est le point de rencontre d'une grande part des déplacements à haute valeur économique, mais aussi des déplacements à l'intérieur de l'agglomération métropolitaine. Souvent qualifié d'épine dorsale du réseau routier, cet axe est utilisé autant pour des déplacements nord-sud (entre l'autoroute 15 Nord et l'autoroute 15 Sud) que pour des déplacements est-ouest. La convergence des déplacements provenant des autoroutes 13, 15, 25 et 520 mène actuellement à des problèmes de congestion qui ne pourront que s'accentuer dans l'avenir, si rien n'est fait.

Les problèmes de circulation sur cet axe sont aussi dus à une concentration de véhicules qui circulent pour des motifs divers et qui s'entrecroisent sur un axe autoroutier dont l'une des fonctions est de permettre le transit entre l'est et l'ouest de l'agglomération. Ces problèmes sont accentués par des infrastructures dont les caractéristiques géométriques sont désuètes, par l'absence de voies de service continues et par le trop grand nombre d'entrées et de sorties, construites à l'origine pour assurer un plus grand accès aux résidants des quartiers environnants.

Les voies de service, situées en grande partie sur le réseau local, contribuent à accentuer les problèmes et demandent à être modifiées à plusieurs endroits pour accueillir une plus grande part des déplacements locaux.

Le problème majeur de l'autoroute Métropolitaine se situe sur le tronçon qui fait la jonction entre les autoroutes Décarie et des Laurentides. La situation est particulièrement préoccupante à cet endroit parce que les volumes de circulation y sont extrêmement importants, avec près de 175 000 véhicules par jour. De plus, la configuration des infrastructures n'y permet pas de mouvements directs entre les autoroutes. Ce tronçon de l'autoroute Métropolitaine supporte aussi de nombreux déplacements locaux, notamment en raison de la présence de voies ferrées qui limitent les déplacements entre l'est du boulevard Décarie et l'autoroute 520, ainsi qu'entre la municipalité de Saint-Laurent et le sud de l'autoroute 40.

Entre les boulevards Cavendish et de l'Acadie, l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine visera prioritairement à faciliter les échanges entre les diverses autoroutes (carte 21). La construction d'un collecteur dans chaque direction entre le boulevard Cavendish et l'autoroute des Laurentides permettra de regrouper plus facilement les véhicules se dirigeant vers une même destination et réduira les entrecroisements, ce qui améliorera la sécurité et la fluidité des déplacements.

De plus, les échangeurs Côte-de-Liesse, Décarie et des Laurentides feront l'objet d'un réaménagement.

- Des interventions complémentaires seront nécessaires afin de faciliter les déplacements locaux, dont le raccordement des tronçons nord et sud du boulevard Cavendish. Le rond-point de l'Acadie sera réaménagé afin d'éviter la croisée des feux de circulation par les voies de service.

  Entre les boulevards de l'Acadie et Pie-IX, la sécurité et la fluidité des déplacements sont hypothéquées par le nombre et la proximité des entrées et sorties ainsi que par des sections d'entrecroisement trop courtes. En direction est, l'entrée Saint-Hubert et la sortie Saint-Michel seront déplacées, tandis que la sortie Iberville sera éliminée. En direction ouest, l'entrée Jarry sera fermée. Une voie de service supplémentaire sera ajoutée au viaduc du boulevard Pie-IX.

Les interventions touchant l'optimisation de l'autoroute 40 (Métropolitaine) visent à orienter plus efficacement les déplacements en tenant compte de sa vocation économique. Elles amélioreront à la fois la fluidité et la sécurité de cet axe.

Coûts 2000-2005 : 294,4 M$;
Coûts 2005-2010 : 467,9 M$.

Le soutien des autres pôles d'activité économique

- **Le rond-point Dorval A-20/A-520** sera réaménagé. La configuration actuelle de ce rond-point, de type carrefour urbain n'est plus compatible avec un aménagement aéroportuaire d'envergure internationale. Le réaménagement prévu permettra la construction d'un échangeur complet.

Coûts 2000-2005 : 22,7 M$.

- **Le système de gestion de la circulation autoroutière** sera étendu afin d'assurer une couverture complète des autoroutes 13, 20, 15 et 40, avec des équipements de télésurveillance, de détection automatique des incidents, d'information aux usagers et de régulation des accès. Des équipements de télésurveillance et d'information aux usagers seront également mis en place sur d'autres axes importants ainsi qu'à différents endroits plus en périphérie de la région. Les bénéfices escomptés de ce système, pour une année type, sont évalués à 18,4 millions de dollars en économie de temps pour les usagers, à 0,4 million de dollars en économie de carburant et à 0,6 million de dollars en valeur des accidents évités, uniquement sur l'autoroute Métropolitaine.

Coûts 2000-2005 : 58,0 M$.

- La première phase d'un **système de gestion dynamique des feux de circulation** sera mise en place d'ici 2005, dans l'ensemble de l'agglomération. Le ministère des Transports contribuera à l'installation de ce système qui permettra une adaptation des feux de circulation aux variations du nombre de véhicules, en optimisant le phasage et la répartition des feux verts.

  Coûts 2000-2005 : 10,6 M$;
  Coûts 2005-2010 : 14,5 M$.

- **L'autoroute 10** sera améliorée et corrigée, entre l'échangeur Taschereau et l'autoroute 30. Ainsi les échangeurs des autoroutes 10 et 30 et de l'autoroute 10 et de la route 132, à Brossard, seront réaménagés et une troisième voie sera ajoutée entre le boulevard Taschereau et l'autoroute 30.

  Coûts 2000-2005 : 36,7 M$;
  Coûts 2005-2010 : 13,3 M$.

- **L'autoroute 15**, à Laval, fera l'objet d'améliorations du boulevard Saint-Martin à la route 117. Les travaux permettront la construction de collecteurs et voies de service, la reconstruction d'un viaduc ainsi que le réaménagement de l'échangeur de la route 117 et des accès à l'autoroute 15.

  Coûts 2000-2005 : 20,8 M$;
  Coûts 2005-2010 : 16,2 M$.

Des interventions prioritaires sur le réseau routier menant au centre de l'agglomération

- **L'autoroute 20** sera complétée à la hauteur de Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot. Il s'agit de l'axe routier donnant accès aux marchés de l'Ontario et du centre des États-Unis. Cette intervention permettra une meilleure répartition de la circulation entre les autoroutes 20 et 40 dans ce secteur, tout en assurant le maintien des gains réalisés en matière de sécurité sur cet axe avec la construction des échangeurs Woodland et Morgan dans l'ouest de l'île de Montréal. Cette intervention améliorera la desserte des pôles d'emplois de Pointe-Claire, Saint-Laurent/Côte-des-Neiges et Ahuntsic/L'Acadie, ainsi que de l'aéroport de Dorval.

  Coûts 2000-2005 : 17,1 M$;
  Coûts 2005-2010 : 65,0 M$.

- **L'autoroute 20** fera l'objet de travaux d'amélioration dont un élargissement de la sortie sud du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine jusqu'à la sortie 102, à Sainte-Julie sur la Rive-Sud.

  Coûts 2000-2005 : 52,3 M$.

- **L'autoroute 30** sera complétée entre Candiac et Sainte-Catherine, ce qui améliorera la fluidité et la sécurité des déplacements dans ce secteur. Ce projet prévoit la construction d'une autoroute sur une longueur de 7,5 kilomètres dans l'axe de la route 132.

  Coûts 2000-2005 : 61,7 M$;
  Coûts 2005-2010 : 48,3 M$.

L'autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion : un nouveau lien continu pour améliorer le transit

Le diagnostic déposé en mars 1995 a montré en quoi la discontinuité du réseau autoroutier limitait le choix d'itinéraires et créait des chevauchements d'autoroutes. D'ici 2016, l'autoroute 40 (Métropolitaine) ne pourra répondre à tous les nouveaux besoins de déplacements des personnes et des marchandises, surtout dans sa partie centrale, entre les autoroutes 13 et 25, étant donné un partage inévitable de l'utilisation de cet axe entre les navetteurs et les véhicules commerciaux. L'agglomération montréalaise ne dispose que d'un seul lien direct et continu dans l'axe est-ouest.

La volonté du ministère des Transports de soutenir la compétitivité de l'économie se concrétise par la planification d'interventions visant à assurer la fluidité des déplacements à haute valeur économique qui proviennent de l'agglomération de Montréal ou s'y destinent, ou encore qui la traversent d'est en ouest. À cet égard, une partie importante de la base économique de l'agglomération de Montréal est fondée sur les activités manufacturières. Parmi les expéditions manufacturières provenant des cinq régions administratives incluses en totalité ou en partie dans la région métropolitaine, celles en provenance de Montréal et de la Montérégie concentrent près de 85 % de l'ensemble des exportations de biens manufacturés, ainsi que les plus fortes valeurs expédiées vers le Québec (90 %), les États-Unis (73 %) et l'Ontario et l'Ouest canadien (87 %) (tableau 6).

Tableau 4 : Origine et destination des biens manufacturés en 1995, (en millions de dollars)

Destination	Origine					
	Montérégie	Montréal	Laval	Laurentides	Lanaudière	Total
Québec	4 480	9 169	533	553	368	15 103
Provinces de l'Atlantique	296	939	54	38	111	1 438
Ontario et Ouest canadien	3 510	6 653	376	954	248	11 741
États-Unis	6 841	5 389	239	4 077	203	16 749
Autres pays	1 416	2 579	59	430	43	4 527
Total	**16 543**	**24 729**	**1 261**	**6 052**	**973**	**49 558**

Institut de la statistique du Québec, Destination des expéditions des manufacturiers exportateurs du Québec 1993-1995.

En conséquence, la Montérégie devrait être considérée pour la mise en place d'une solution de rechange autoroutière continue dans l'axe est-ouest. L'une des solutions réside dans le parachèvement de **l'autoroute 30**. Ce projet implique la construction d'un tronçon d'autoroute d'une longueur de 35 km entre Châteauguay et l'autoroute 20, à Vaudreuil-Dorion. Les coûts prévus d'un tel projet sont d'environ 530 millions de dollars.

L'autoroute 30 a été conçue, à l'origine, pour relier entre elles plusieurs sous-régions de la Montérégie. Son parachèvement est considéré comme un élément essentiel au développement économique et social du sud-ouest de la Montérégie et permettrait de créer un lien entre ses pôles de développement et les autres pôles de la région métropolitaine de Montréal.

Ce projet, considéré comme prioritaire mais dont le financement n'est pas assuré actuellement, fera l'objet d'analyses afin de déterminer un mode de financement qui pourrait faire appel à un partenariat, soit avec le gouvernement fédéral, soit avec le privé.

Des interventions prioritaires pour réparer les réseaux de transport

Dans la région métropolitaine de Montréal, le ministère des Transports investira quelque 634,5 M$ au cours des cinq prochaines années pour la conservation des réseaux routier et de transport en commun. Ces interventions permettront notamment de maintenir les infrastructures actuelles à un niveau adéquat de qualité et de fonctionnalité.

Le réseau routier

La majorité des autoroutes de la région ont été construites dans les années 60 et 70 et elles auront plus de 40 ans en 2006. Malgré les efforts considérables réalisés par le Ministère au cours des dernières années pour maintenir en bon état ces infrastructures (chaussées et structures), le rythme des réparations majeures ira en augmentant au cours des deux prochaines décennies. Le Ministère prévoit donc investir 392 millions de dollars pour la conservation des réseaux routiers d'ici 2005. Plusieurs axes de la région métropolitaine sont visés par ces travaux.

Ainsi, des travaux majeurs de réfection seront effectués sur l'A-13 où les dalles de béton montrent d'importants signes de détérioration. Les travaux requis visent la refection des chaussées, la rénovation complète des dalles, ainsi que des correctifs de nature géométrique.

Coût 2000-2005 : 120,0 M$.

Des déficiences structurales se manifestent aux viaducs, murs et autres ouvrages d'art de l'A-15, Décarie. Il est prioritaire de procéder à une remise en état majeure des 22 ponts d'étagement surplombant cette autoroute. Les murs la ceinturant nécessitent des réparations importantes, notamment au niveau des parapets. De plus, une redistribution plus adéquate des bretelles, associée à un réaménagement des voies de service, permettra d'optimiser les échanges.

Coût 2000-2005 : 43,0 M$.

Des travaux de conservation importants seront aussi nécessaires sur l'A-15, au niveau de l'échangeur Turcot, pour remettre en état les structures et corriger les caractéristiques géométriques de l'une des bretelles.

Coût 2000-2005 : 60,0 M$.

Sur la couronne nord, l'A-15 est le seul axe autoroutier à relier la région de Montréal à celle des Laurentides et elle est fortement sollicitée tant pour les déplacements des personnes de la couronne nord et de Laval vers l'île de Montréal que pour les déplacements de marchandises. Construites dans les années 1958-1959, les dalles de béton de l'A-15 à Laval sont dans un état de détérioration avancée sur plusieurs tronçons et nécessitent des travaux de remise à neuf.

Coût 2005-2010 : 41,0 M$.

Sur l'A-40, dans l'ouest de la CUM, l'augmentation des débits de circulation fait en sorte que la chaussée se détériore rapidement. Des travaux de réfection seront nécessaires pour remettre en état la chaussée de béton, ainsi que les structures.

Coût 2000-2005 : 22,0 M$.

D'autres axes routiers de la région métropolitaine de Montréal nécessiteront des interventions en matières de conservation :

- A-40, pont de l'Île-aux-Tourtes : 20,16 M$;
- Route 138, pont Honoré-Mercier : 18,75 M$;
- A-19, Laval : 13,8 M$;
- A-40, Charlemagne, Lachenaie et Le Gardeur : 10,5 M$;
- A-20, pont Galipeault :6,6 M$;
- A-15 Nord, Rive-Sud : 6,32 M$;
- A-25, Rive-Nord : 11,52 M$;
- Autres interventions : 116,30 M$.

Le transport en commun

En transport en commun, le principal actif, le métro de Montréal, date des années 70. Des montants de près de 242 M$ pour la période 2000-2005 seront consentis non seulement pour renouveler une partie du matériel roulant original (wagons), mais également pour rajeunir les infrastructures de base du métro (équipements, stations et tunnels), le remplacement des autobus et les autres investissements récurrents (trains de banlieue et autres).

Le partenariat

Un partenariat public-public à intensifier

Le ministère des Transports entend mettre à profit son expérience en matière de partenariat avec les municipalités. En effet, de nombreuses interventions sur les réseaux municipaux peuvent, si elles sont réalisées à temps, avoir des retombées positives pour l'amélioration de la circulation dans l'ensemble de la région métropolitaine.

Dans le cadre du plan conjoint Montréal-Québec, le ministère des Transports a conclu une entente avec la Ville de Montréal pour la réalisation de projets jugés prioritaires par les deux partenaires. La mise en œuvre se fera dans le cadre plus global du plan de gestion des déplacements.

Cette entente prévoit un engagement de 115 M$ sur cinq ans pour le ministère des Transports dont les principaux projets sont l'implantation d'un système de gestion dynamique des feux de circulation, le raccordement des boulevards Cavendish et Royalmount, le réaménagement du rond-point de l'Acadie (projets inclus aux investissements prévus dans le cadre de l'optimisation de l'A-40, Métropolitaine) et la réfection des viaducs du boulevard Décarie. Le ministère des Transports examinera les propositions de partenariat qui lui seront soumises par ses partenaires municipaux.

Un partenariat public-privé qu'il faut concrétiser

Des expériences menées depuis plusieurs années, ailleurs au Canada et à l'étranger, ont démontré que la réalisation de travaux dans le domaine des transports, en partenariat avec le secteur privé, a permis des économies, l'accès à de nouvelles sources de financement ainsi que le devancement et l'accélération de projets jugés prioritaires. Ce type de partenariat peut être un atout important et complémentaire à la réalisation de la stratégie d'ensemble du plan de gestion des déplacements.

Les projets de partenariat public-privé envisagés devront répondre aux objectifs du plan de gestion des déplacements et présenter un fort potentiel de rentabilité, tout en respectant des exigences d'équité sociale et de qualité de l'environnement.

Les projets les plus susceptibles d'être réalisés sous la forme d'une concession à un consortium privé sont, à ce stade-ci :

- **le parachèvement de l'autoroute 25 entre Laval et Anjou** qui viendrait compléter la stratégie intégrée de desserte pour l'est de l'agglomération;
- **l'établissement d'un nouveau lien sur le Saint-Laurent reliant l'île de Montréal à la Rive-Sud** en vue d'alléger la congestion et d'améliorer la fluidité de la circulation vers le centre de l'agglomération.

Ces projets devraient pouvoir être financés en totalité par le secteur privé.

L'attribution d'une concession suppose la mise en place d'une tarification directe des usagers. Afin d'assurer l'équité envers les différents usagers, le ministère des Transports veillera, dans l'éventualité où ce type de partenariat se concrétiserait, à ce que ceux-ci puissent bénéficier d'une alternative de transport gratuite dans le même axe, à une distance raisonnable.

Les projets de partenariats retenus devront respecter les balises suivantes:

- Cadrer avec les orientations et objectifs du plan de gestion des déplacements;
- Améliorer les conditions de circulation aussi bien pour les usagers de la route que pour les utilisateurs du transport en commun;
- Promouvoir l'innovation technique et financière ainsi que le savoir-faire et la capacité d'exportation de l'industrie;
- S'harmoniser avec les orientations d'aménagement et de protection de l'environnement pour la région métropolitaine;
- Optimiser, pour le gouvernement et la société, les ressources affectées au financement et à la réalisation de projets.

Une législation sera déposée pour encadrer cette nouvelle démarche. Le processus de sélection des partenaires qui sera établi fixera les conditions et les étapes qui permettront de choisir un partenaire, en fonction du projet retenu. Le partenaire retenu devra avoir la capacité technique et financière de réaliser le projet, devra démontrer sa capacité à supporter les risques inhérents au projet et amener la meilleure proposition susceptible d'être menée à terme.

Un partenariat intergouvernemental qui s'impose

Le gouvernement fédéral a récemment indiqué son intention de s'impliquer dans le financement de projets de transport routier et de transport en commun, notamment dans les grandes agglomérations.

Plusieurs projets du plan de gestion des déplacements pourraient bénéficier d'un financement conjoint des différents paliers de gouvernement. Deux d'entre eux profiteraient grandement d'un partenariat Québec-Ottawa ainsi que de la participation d'un consortium privé :

- **le parachèvement de l'autoroute 30, entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion,** bien que souhaitable pour doter la région montréalaise d'un deuxième lien routier est-ouest, requiert des investissements importants qui ne peuvent être considérés à court terme. Ce projet pourrait être devancé si le secteur privé était intéressé à s'y associer et/ou le gouvernement fédéral y participait financièrement;

- **le développement d'un SLR sur l'estacade dans l'axe du pont Champlain.** L'utilisation de l'estacade pour améliorer la performance des autobus entre la Rive-Sud et le centre-ville est prevue dans la stratégie d'intervention 2000-2010. Un SLR n'est envisagé qu'à moyen terme. Un financement adéquat par le gouvernement fédéral et/ou une implication du secteur privé pourrait permettre de devancer un tel projet.

Les investissements 2000-2010

Le tableau 4 présente un portrait global des sommes qui seront consacrées à la stratégie d'intervention prioritaire.

Les interventions prévues impliquent des investissements de l'ordre de 2,02 milliards de dollars pour les cinq prochaines années. Les investissements prévus de 2005 à 2010 sont de l'ordre de 1,82 milliard de dollars additionnels. Ces investissements supposent la poursuite des efforts en matière de développement du réseau routier, un important rattrapage pour le transport en commun ainsi qu'un soutien à la mise en place de programmes-employeurs.

Gestion de la demande

Programmes-employeurs et autres mesures

TOTAL GESTION DE LA DEMANDE

Interventions en transport en commun

Ligne 5 est du métro à Anjou
Ligne 4 du métro à Longueuil
Aménagement de l'estacade près du pont Champlain
Trains de banlieue
Métrobus entre Repentigny et le centre-ville de Montréal
Terminus, voies réservées et stationnements incitatifs

Sous-total transport en commun

Interventions en conservation du transport en commun

Maintien et renouvellement des actifs (autobus/métro/trains)

TOTAL TRANSPORT EN COMMUN

Interventions sur le réseau routier au centre de l'agglomération

Modernisation de la rue Notre-Dame
Optimisation de l'A-40, Métropolitaine
Réaménagement du rond-point Dorval A-20/A-520
Amélioration de l'A-15 à Laval
Amélioration de l'A-10
Gestion de la circulation autotoutière
Gestion dynamique des feux de circulation

Sous-total

Interventions sur le réseau routier menant au centre de l'agglomération

Parachèvement de l'A-20 à Vandreuil-Dorion et sur l'île Perrot
Parachèvement de l'A-30 entre Candiac et Sainte-Catherine
Amélioration de l'A-20 sur la Rive-Sud

Sous-total
TOTAL INTERVENTIONS ROUTIÈRES

Tableau 5 : Investissements prévus, région métropolitaine de Montréal (en millions de dollars)

2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	Total 2000 à 2005	Total 2005 à 2010	Total 2000-2010
0,3	1,0	3,0	3,0	3,0	10,3	-	10,3
0,3	**1,0**	**3,0**	**3,0**	**3,0**	**10,3**	**-**	**10,3**
2,0	7,0	15,0	31,0	52,0	107,0	210,0	317,0
3,0	7,0	20,0	60,0	60,0	150,0	183,6	333,6
2,0	4,0	18,5	30,0	50,0	104,5	50,0	154,5
20,2	18,5	13,0	20,0	20,0	91,7	71,1	162,8
4,0	9,0	7,0	2,0	-	22,0	-	22,0
15,4	14,4	16,2	20,3	10,0	76,3	-	76,3
46,6	**59,9**	**89,7**	**163,3**	**192,0**	**551,5**	**514,7**	**1 066,2**
38,54	70,62	44,65	38,73	49,68	242,22	247,8	490,02
85,14	**130,52**	**134,35**	**202,03**	**241,68**	**793,72**	**762,50**	**1 556,22**
-	2,0	40,0	60,0	35,0	137,0	28,0	165,0
2,2	53,4	78,8	80,0	80,0	294,4	467,9	762,3
4,0	12,0	6,7	-	-	22,7	-	22,7
11,4	5,8	3,6	-	-	20,8	16,2	37,0
0,4	1,2	4,7	18,8	11,6	36,7	13,3	50,0
2,0	6,0	15,0	15,0	20,0	58,0	-	58,0
1,0	2,0	2,0	2,8	2,8	10,6	14,5	25,1
21,0	**82,4**	**150,8**	**176,6**	**149,4**	**580,2**	**539,9**	**1 120,1**
-	-	0,3	1,5	15,3	17,1	65,0	82,1
0,2	0,5	4,0	12,4	44,6	61,7	48,3	110,0
1,0	1,0	22,5	27,8	-	52,3	-	52,3
1,2	**1,5**	**26,8**	**41,7**	**59,9**	**131,1**	**113,3**	**244,4**
22,2	**83,9**	**177,6**	**218,3**	**209,3**	**711,3**	**653,2**	**1 364,5**

Plan d'action conjoint ville de Montréal/ministère des Transports

Raccordement des boulevards Cavendish Nord-Sud et Royalmount
Réaménagement du rond-point de l'Acadie
Réfection du corridor Décarie
Aménagement de la bretelle de l'A-15 à la rue Cabot
Aménagement du raccordement de l'A-40 au boulevard Gouin
Autres

TOTAL PLAN D'ACTION CONJOINT

Interventions pour réparer le réseau routier stratégique

Autoroute 13 à Laval et à Montréal
Autoroute 15, échangeur Turcot
Autoroute 15 Des Laurentides à Laval
Autoroute 40 Ouest sur l'île de Montréal
Autoroute 40 pont de l'île-aux-Tourtes
Route 138 pont Mercier
Autoroute 19 à Laval
Autoroute 20 pont Galipeault
Autoroute 40 à l'est de l'île de Montréal
Autoroute 15 Nord sur la Rive-Sud
Autoroute 25
Autres

TOTAL RÉPARATION DU RÉSEAU ROUTIE

TOTAL STRATÉGIE D'INTERVENTION

Partenariat public-privé

SLR estacade du pont Champlain
Autoroute 30 à Vaudreuil-Dorion
Autoroute 25, Laval-Anjou
Nouveau lien sur le Saint-Laurent entre l'île de Montréal et la Rive-Sud

TOTAL PARTENARIAT

Tableau 5 (suite) : Investissements prévus, région métropolitaine de Montréal (en millions de dollars)

2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	Total 2000 à 2005	Total 2005 à 2010	Total 2000-2010
1,0	5,0	8,0	10,0	-	24,0	-	24,0
8,0	17,0	18,0	-	-	43,0	-	43,0
12,5	14,0	3,5	2,75	-	32,75	-	32,75
1,1	0,575	-	-	-	1,675	-	1,675
0,8	0,275	-	-	-	1,075	-	1,075
0,25	0,5	1,75	10,0	-	12,5	-	12,5
23,65	**37,35**	**31,25**	**22,75**	**-**	**115,0**	**-**	**115,0**
25,0	25,0	25,0	25,0	20,0	120,0	11,94	131,94
-	-	15,0	15,0	30,0	60,0	-	60,0
-	-	-	-	-	-	41,0	41,0
-	-	5,0	6,8	10,3	22,1	-	22,1
7,84	12,32	-	-	-	20,16	-	20,16
3,0	2,8	2,44	2,44	8,12	18,75	-	18,75
-	-	-	-	-	-	13,8	13,8
-	-	3,3	3,3	-	6,6	-	6,6
-	-	-	10,5	-	10,5	-	10,5
-	6,32	-	-	-	6,32	-	6,32
-	4,8	6,72	-	-	11,52	-	11,52
30,1	27,2	21,3	17,2	20,5	116,30	333,26	449,56
65,94	**78,4**	**78,8**	**80,2**	**88,9**	**392,25**	**400,0**	**792,25**
197,23	**331,16**	**425,01**	**526,27**	**542,9**	**2 022,57**	**1 815,7**	**3 838,27**
-	-	X	X	X	X	X	576,0
-	-	X	X	X	X	X	530,0
-	-	X	X	X	X	X	325,0
-	-	X	X	X	X	X	650,0
-	**-**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**2 081,0**

LES AUTRES INTERVENTIONS : DES DÉCISIONS À PRENDRE

D'autres interventions devront être réalisées dans les prochaines années, afin de permettre à la région métropolitaine de Montréal de relever les défis qui l'attendent.

- **L'amélioration de l'A-15 et de l'A-640 sur la Rive-Nord et le prolongement de l'autoroute 13** devront notamment être évalués en fonction de leur importance pour l'activité touristique des Laurentides. Le prolongement de l'autoroute 13 pourra être l'une des options à considérer dans le cadre des besoins qui se manifesteront pour la desserte de cette partie de l'agglomération.

- **L'amélioration de l'A-20 sur le territoire de la CUM**, entre l'autoroute 13 et l'échangeur de Montréal-Ouest, est un projet qui fait présentement l'objet d'études. Diverses interventions devront être considérées pour le tronçon entre le boulevard Saint-Charles et le pont Galipeault. Cet axe constitue une alternative à améliorer dans le cadre du soutien aux déplacements de marchandises vers les marchés d'exportations.

- **La ligne 2 ouest du métro à Saint-Laurent**

  Le pôle d'emplois de Saint-Laurent, l'un des plus importants de la région métropolitaine, connaît un développement soutenu depuis plusieurs années. La venue de nouvelles entreprises ou l'expansion des entreprises existantes, de même qu'un développement résidentiel important, font du pôle Saint-Laurent un secteur d'origine et de destination dont la desserte pourra être améliorée. La consolidation du terminus Bois-Franc, par la construction d'une station terminale du métro, permettrait un contact intermodal direct entre la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes/Montréal et le métro.

Un système de transport en commun dans l'axe de l'A-40, Métropolitaine

L'absence de lien rapide est-ouest efficace en transport collectif pour les déplacements de personnes venant de l'ensemble des secteurs résidentiels des couronnes et de la CUM, vers les destinations d'emploi situées dans la partie centrale de l'agglomération (Saint-Laurent, Ahuntsic, Saint-Léonard/Anjou) entraine une utilisation importante de cet axe autoroutier pour des déplacements dont l'origine et la destination sont essentiellement métropolitaines. A plus long terme, il faudra développer un concept original de transport en commun dans cet axe. Celui-ci devra être adapté aux besoins de déplacements est-ouest. Il devra proposer une combinaison d'interventions complémentaires (voie réservée pour autobus et/ou covoiturage, stationnements incitatifs à des endroits stratégiques, gestion dynamique des feux de circulation, gestion de la circulation sur les rues municipales, etc.), que viendra soutenir le réaménagement des voies de desserte.

Les trains de banlieue Delson/Saint-Constant et Mascouche

Les projets futurs de trains de banlieue, entre autres les lignes Delson/Saint-Constant et Mascouche, seront analysés en fonction de leur contribution à la desserte des destinations en croissance. Ces projets devront également être examinés par rapport aux solutions de rechange existantes et aux investissements prévus dans le même axe. Une évaluation des coûts d'immobilisation et d'exploitation qui devront être assumés par le gouvernement et les municipalités devra aussi être réalisée.

La desserte ferroviaire entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal

Cette proposition vise l'amélioration des conditions d'accès aux installations aéroportuaires pour les clients et les employés de l'aéroport.

Un système de transport en commun entre le centre-ville et le parc des Îles

Considérant la croissance importante de l'achalandage vers ce pôle touristique, la desserte en transport en commun vers les différents sites et attraits pourra être améliorée. Ce projet s'inscrit dans la volonté de soutenir le tourisme et l'activité économique qu'il génère dans un pôle d'attraction majeur pour la région de Montréal.

Un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'avenue du Parc

La desserte de cet axe devra faire l'objet de discussions au cours des prochaines années. Rappelons que la voie réservée de l'avenue du Parc est l'une des plus utilisées dans la région de Montréal.

Un système léger sur rail (SLR) dans l'axe du boulevard Roland-Therrien, sur la Rive-Sud

Dans le cadre des études relatives au prolongement de la ligne 4 du métro à Longueuil, la réalisation d'un système léger sur rail, entre la future station située au cégep Édouard-Montpetit et le boulevard Vauquelin, dans l'axe du boulevard Roland-Therrien a été proposée. Ce projet fera l'objet d'analyses supplementaires.

Les voies réservées aux autobus et au covoiturage

Afin d'encourager et de faciliter le covoiturage, en complémentarité avec les autobus, le ministère des Transports étudiera l'opportunité de mettre en place un réseau de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE).

LES RÉSULTATS ATTENDUS

Le plan de gestion des déplacements propose une série de mesures et de projets qui visent à assurer une meilleure répartition des déplacements entre les différents modes de transport. Il vise à soutenir l'activité économique québécoise et montréalaise et à atténuer les impacts négatifs générés par l'utilisation massive de l'automobile sur la consommation énergétique et sur l'environnement.

Les résultats attendus en 2016 sont :

- un nombre moins élevé de personnes se déplaçant seules en automobile, soit 5 % de moins par rapport à la situation prévisible;
- un plus grand nombre de personnes faisant du covoiturage, soit 9 % de plus par rapport à la situation prévisible;
- un plus grand nombre de personnes se déplaçant en transport en commun, soit 12 % de plus par rapport à la situation prévisible;
- une diminution du nombre de véhicules-kilomètres parcourus par les usagers de la route dans l'agglomération montréalaise, soit 5 % de moins par rapport à la situation prévisible;
- quelque 500 entreprises ayant plus de 50 employés contribueront par des programmes-employeurs à l'atteinte des objectifs visés;
- l'adhésion et l'implication de l'ensemble des partenaires du ministère des Transports à l'atteinte des objectifs fixés.

Ainsi, si en 2016 les déplacements seront plus nombreux, ce qui s'explique par la croissance de la population et le dynamisme de l'économie dans l'agglomération montréalaise, ils se feront dans de meilleures conditions.

Les objectifs, présentés au tableau 7, décrivent la situation attendue en 2016. Ils ont été établis selon une approche réaliste. Ils visent à maintenir le nombre de déplacements en covoiturage et en transport en commun à des niveaux similaires à ceux de 1993, tout en prévoyant une croissance de l'utilisation de l'automobile à ce que laissent prévoir les tendances actuelles. L'atteinte de ces objectifs constitue en soi un défi, puisque les tendances lourdes vont dans le sens d'une baisse généralisée du transport collectif et d'une popularité accrue de l'automobile. Les expériences étrangères montrent qu'il est possible d'atténuer ces tendances, qu'on observe également dans les autres grandes régions urbanisées, en autant que l'ensemble des partenaires en transport s'impliquent en vue d'atteindre les résultats souhaités.

Ces objectifs serviront au suivi du plan de gestion des déplacements. Les impacts des mesures et des projets qui y sont proposés seront évalués, au fur et à mesure de leur mise en œuvre, en fonction de l'atteinte des résultats attendus.

Tableau 6 : Résultats attendus (PPM)[1]

	Situation actuelle 1993[2]	Situation prévisible 2016[3]	Situation désirée en 2016	
			Objectifs	Variation par rapport à la situation prévisible
Déplacements totaux (transport en commun et automobile)	1 310 554	1 542 680	1 542 680	0 %
Déplacements en automobile (une seule personne)	774 119	1 053 251	1 000 588	- 5 %
Déplacements en covoiturage	190 929	178 742	195 022	+ 9 %
Déplacements en transport en commun	345 505	310 601	347 074	+ 12 %
Nombre de véhicules-kilomètres	12 027 684	18 363 764	17 445 576	- 5 %
Nombre d'entreprises de plus de 50 employés ayant un programme-employeur	0	S.O.	5 000	S.O.

1. PPM : Période de pointe du matin.
2. Ministère des Transports et STCUM, Enquête origine-destination 1993 pour la région de Montréal.
3. Ministère des Transports, Prévision des déplacements 1993-2016 pour la région de Montréal.

LA MISE EN OEUVRE

Une invitation à la concertation et au partenariat

Pour atteindre les résultats attendus en matière de déplacements des personnes et des marchandises, l'agglomération de Montréal dispose maintenant du plan de gestion des déplacements que lui propose le ministère des Transports.

Ce plan a été conçu selon une approche intégrée et multimodale. Ce qui implique nécessairement, et ce, à tous les paliers de décision, une prise en main par les acteurs de leurs responsabilités en matière de planification et de gestion des réseaux de transport. Entre autres, la gestion des déplacements devra s'appuyer sur des décisions qui tiennent compte de l'interdépendance entre tous les modes de transport.

Le ministère des Transports invite ses partenaires à s'engager dans des actions concrètes, qui permettront à la région métropolitaine de Montréal de relever les importants défis qui se posent à elle en matière de gestion des déplacements.

Le ministère des Transports s'est engagé dans le plan de gestion des déplacements à intervenir et à soutenir des actions ciblées visant le réseau routier de l'agglomération de Montréal, le transport en commun et la gestion de la demande. Les municipalités, les MRC et la CUM ainsi que leurs mandataires, les sociétés de transport et les conseils intermunicipaux de transport sont interpellés en ce qui concerne, d'une part, la gestion du développement urbain et, d'autre part, la gestion intégrée et multimodale des réseaux routiers et de transport en commun qui relèvent de leur responsabilité. Par ailleurs, un effort important leur est demandé afin de soutenir les mesures de gestion de la demande. Les autres ministères ainsi que l'Agence métropolitaine de transport doivent poursuivre les efforts visant à faire des transports un outil efficace de développement économique et d'amélioration de la qualité de vie.

Les entreprises doivent participer à cet effort collectif en favorisant la mise en œuvre de programmes-employeurs et de mesures de gestion de la demande visant le transport des marchandises. La population quant à elle est invitée à utiliser le transport en commun, le covoiturage, le vélo, la marche et à se déplacer de façon à diminuer la congestion aux périodes de pointe.

Les transports sont un outil que la région métropolitaine de Montréal doit utiliser et intégrer dans sa stratégie de développement. Cet outil doit être utilisé avec discernement car les décisions qui sont prises ont des répercussions importantes sur la qualité de vie de la population, tout comme sur le développement économique de la métropole et du Québec.

Une stratégie de réalisation des travaux pour le maintien de la mobilité des personnes et des marchandises

La réalisation de la stratégie d'intervention prioritaire implique de tenir compte du maintien de la mobilité des personnes et des marchandises pendant la période des grands travaux.

Concrètement, cela signifie qu'avant d'amorcer des travaux majeurs sur un axe routier stratégique, le ministère des Transports s'assurera qu'un certain nombre de conditions soient respectées :

- Limiter les interventions simultanées sur deux axes parallèles représentant l'un pour l'autre une solution de rechange pour la circulation des personnes et des marchandises.
- Maximiser l'utilisation des infrastructures de transport où des travaux seront réalisés.
- S'assurer que les interventions du ministère des Transports ne s'ajoutent pas à celles que pourraient entreprendre ses partenaires municipaux sur leur réseau routier, dans le même corridor de transport.
- S'assurer que les utilisateurs des différents réseaux de transport bénéficient de toute l'information nécessaire afin qu'ils puissent planifier à l'avance leurs déplacements.
- S'assurer que les usagers de la route disposent d'une information pertinente en temps réel afin qu'ils puissent ajuster leur itinéraire aux conditions de circulation ambiante.

L'optimisation de l'autoroute Métropolitaine : une phase préparatoire s'impose

L'optimisation de l'autoroute Métropolitaine sera à coup sûr le chantier de la décennie dans la région de Montréal. Déjà en 1990, cette autoroute majeure a subi une importante cure de rajeunissement. Elle sera cette fois redessinée à plusieurs endroits afin de mieux canaliser et mieux redistribuer les dizaines de milliers de déplacements qu'elle attire chaque jour dans sa partie la plus utilisée. Compte tenu des inconvénients qui découleront de ces divers travaux, la stratégie d'intervention sera la suivante :

- La modernisation de la rue Notre-Dame sera réalisée afin de faciliter les déplacements entre l'est et l'ouest de l'île de Montréal, tout en évitant les chantiers de l'autoroute Métropolitaine pendant les grands travaux. Dans le même axe, l'autoroute Ville-Marie, dont la rénovation est terminée, sera prête à recevoir un plus grand afflux de véhicules.

- L'extension du système de gestion de la circulation autoroutière viendra réduire le temps de réaction du ministère des Transports lorsque surviendront de graves problèmes de congestion. Ce système comporte un dispositif de détection automatique des incidents. Il comporte des caméras de surveillance du réseau routier et des panneaux à messages variables situés à des endroits stratégiques, qui permettront de renseigner les usagers, en temps réel, sur les entraves à la circulation et les solutions de rechange.

- La mise en œuvre d'une gestion dynamique des feux de circulation à Montréal favorisera la fluidité sur certains boulevards urbains qui seront plus sollicités qu'à l'habitude pendant les grands travaux.

- Les premières interventions découlant de l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine viseront d'abord le déplacement de certaines entrées et sorties pour les rendre plus fonctionnelles, puis le réaménagement des voies de service et du rond-point de l'Acadie, afin d'éliminer certains goulots d'étranglement. Ces interventions permettront d'améliorer la fluidité de la Métropolitaine avant le début des travaux majeurs sur la voie élevée.

La coordination des travaux

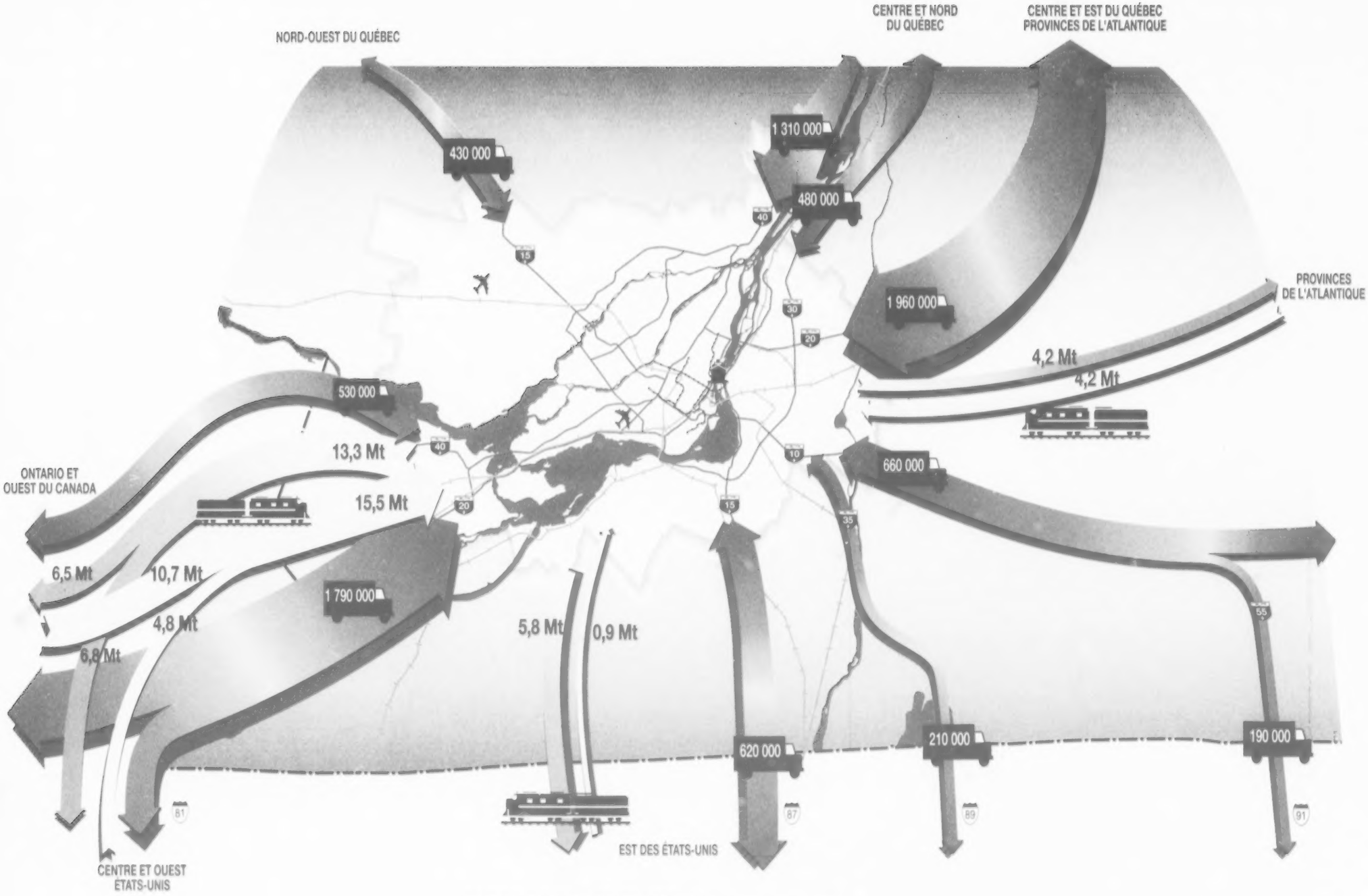
La stratégie d'intervention prioritaire comporte plusieurs interventions majeures sur le réseau routier, c'est pourquoi le ministère des Transports mettra sur pied un comité de coordination des travaux. Ce comité aura pour rôle de coordonner les mesures d'atténuation et les stratégies d'information destinées à réduire l'impact des travaux sur les déplacements. La collaboration de tous sera nécessaire pour que les besoins de la population en matière de transport soient satisfaits.

Le ministère des Transports fera donc appel à la participation de ses partenaires qui exploitent des réseaux de transport en commun, afin qu'ils fournissent un maximum de services de rechange aux automobilistes qui choisiront de ne pas prendre leur voiture pour éviter la congestion. Ensemble, le Ministère et ses partenaires détermineront quelles sont les mesures les plus souples et les plus efficaces.

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 4

DÉPLACEMENTS DE MARCHANDISES



Nombre annuel de camions (1995 ou 1996) à l'endroit indiqué

Volume annuel de marchandises transportées par train (en millions de tonnes, 1997)

Entrant au Québec

Sortant du Québec

Réseau de transport d'intérêt stratégique

- Axe routier
- Ligne ferroviaire
- Port
- Aéroport
- Métro

CARGO MARITIME ET AÉRIEN (milliers de tonnes, 1998)

	TOTAL
PORT DE MONTRÉAL	20 951
AÉROPORTS DE DORVAL ET MIRABEL	220

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 5

UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER PAR LE CAMIONNAGE
(entre 6 h et 19 h)

- Très forte intensité (plus de 7 000 camions)
- Forte intensité (de 4 500 à 6 999 camions)
- Intensité moyenne (de 2 000 à 4 499 camions)
- Intensité faible (moins de 2 000 camions)

Principaux pôles générateurs de camionnage :
(nombre total d'emplois dans l'industrie manufacturière, le commerce de gros et le commerce de détail)

- 45 000 à 90 000 emplois
- 10 000 à 25 000 emplois

- Centre intermodal rail-route
- Port
- Aéroport

Région métropolitaine de recensement 1996

0 5 10 km

Source : Ministère des Tranports du Québec
recueil synthèse des comptages automne 1998
de la région de Montréal, tome 1 à 4

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 5

UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER PAR LE CAMIONNAGE
(entre 6 h et 19 h)

Très forte intensité
(plus de 7 000 camions)

Forte intensité
(de 4 500 à 6 999 camions)

Intensité moyenne
(de 2 000 à 4 499 camions)

Intensité faible
(moins de 2 000 camions)

Principaux pôles générateurs de camionnage :
nombre total d'emplois dans l'industrie manufacturière, le commerce de gros et le commerce de détail

45 000 à 90 000 emplois

10 000 à 25 000 emplois

Centre intermodal rail-route

Port

Aéroport

Région métropolitaine de recensement 1996

0 5 10 km

Source : Ministère des Transports du Québec, Recueil synthèse des comptages automne 1998 de la région de Montréal, tome 1 à 4

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 6

CONGESTION SUR LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR (période de pointe du matin)

Principaux tronçons avec files d'attente

Zones de congestion affectant le transport des marchandises

Centre intermodal rail-route

Port

Aéroport

Région métropolitaine de recensement 1996

Note : Dans le cadre de cette analyse, les files d'attente sur le réseau autoroutier débutent lorsque la vitesse de la circulation diminue à 25 Km/h et se terminent quand celle-ci atteint de nouveau 60 Km/h. La longueur des files ne correspond donc pas aux retards observés.

0 5 10 km

Source : Ministère des Transports du Québec

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 6

CONGESTION SUR LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR (période de pointe du matin)

Principaux tronçons avec files d'attente

Zones de congestion affectant le transport des marchandises

Centre intermodal rail-route

Port

Aéroport

Region métropolitaine de recensement 1996

Note : Dans le cadre de cette analyse, les files d'attente sur le réseau autoroutier débutent lorsque la vitesse de la circulation diminue à 25 Km/h et se terminent quand celle-ci atteint de nouveau 60 Km/h. La longueur des files ne correspond donc pas aux retards observés.

0 5 10 km

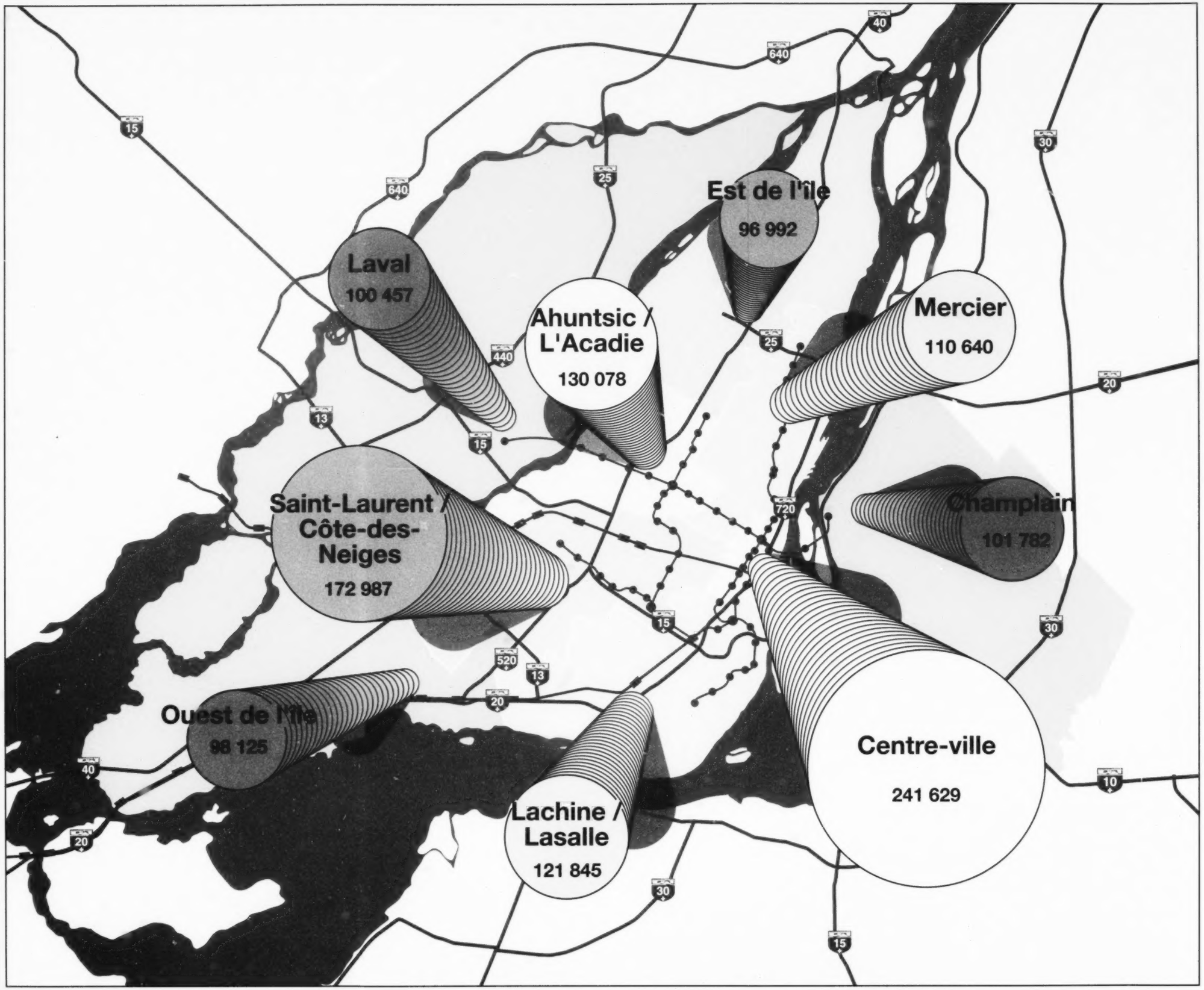
Source : Ministère des Transports du Québec

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 7
GRANDES DESTINATIONS



Nombre de déplacements 1998 (tous modes)

100 000

50 000

Réseau de transport d'intérêt national

Axe routier

Métro

Autres réseaux de transport

Train de banlieue

0 2 5 km

Source :
AMT, Association des CIT, MAMM, MTQ, STCUM, STL, STRSM, Enquête origine-destination 1998

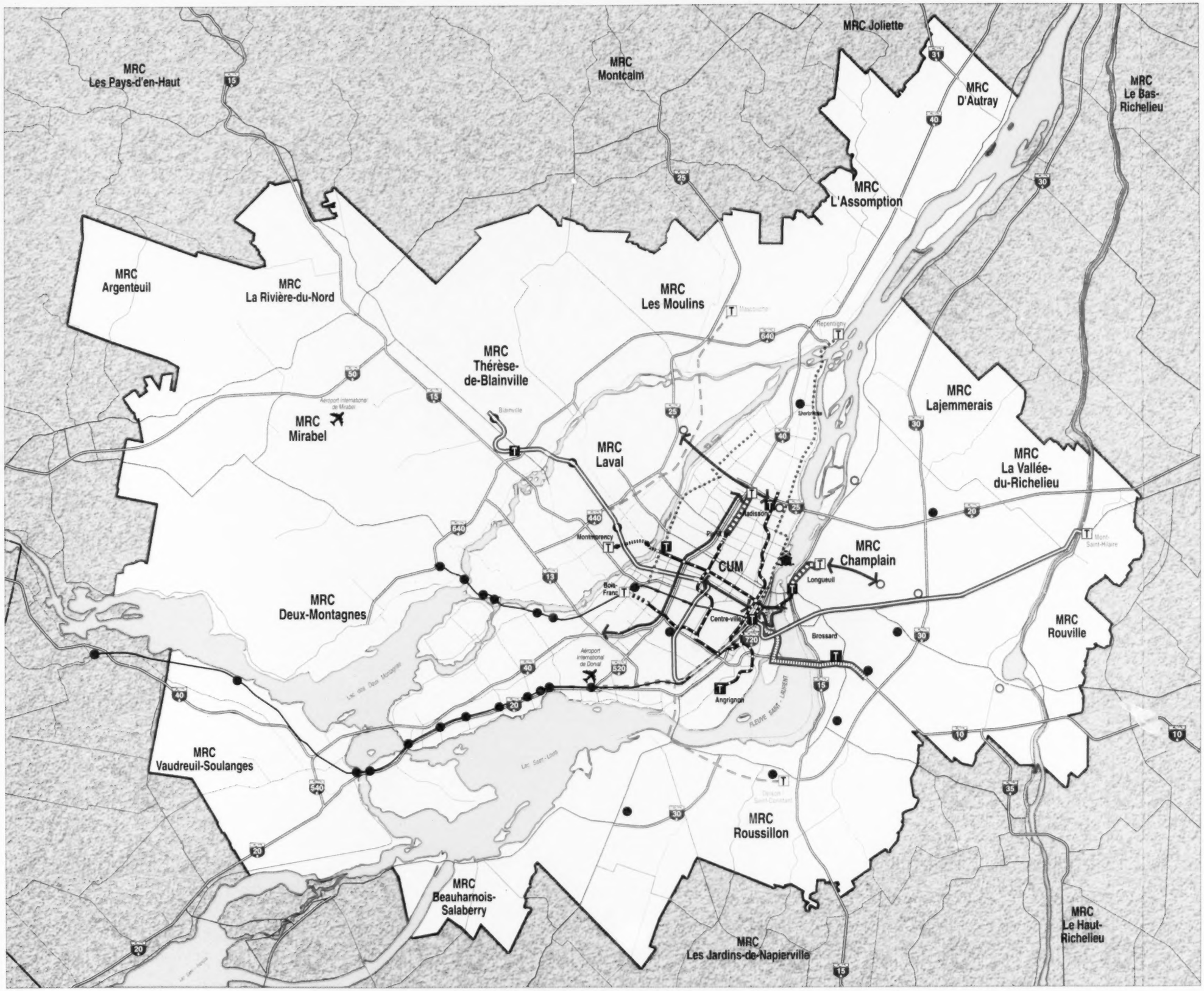
Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 8

INTERVENTIONS EN TRANSPORT EN COMMUN



INTERVENTIONS PRIORITAIRES

- Métro (Anjou et Longueuil)
- Train de banlieue
- Aménagement de l'estacade
- Métrobus
- Terminus intermodal
- Stationnement incitatif

PROJETS EN CONSULTATION

- Métro (Bois-Franc)
- Système de transport en commun (SLR ou autre)
- Train de banlieue
- Desserte ferroviaire entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville
- Terminus intermodal
- Métro existant
- Métro à venir
- Train de banlieue et station
- Terminus intermodal
- Stationnement incitatif
- Centre de l'agglomération
- Région métropolitaine de Montréal (1996)

0 1 5 10 km

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 8

INTERVENTIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

INTERVENTIONS PRIORITAIRES

- Métro (Anjou et Longueuil)
- Train de banlieue
- Aménagement de l'estacade
- Metrobus
- T Terminus intermodal
- Stationnement incitatif

PROJETS EN CONSULTATION

- Metro (Bois-Franc)
- Système de transport en commun (SLR ou autre)
- Train de banlieue
- Desserte ferroviaire entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville
- T Terminus intermodal

- Métro existant
- Métro à venir
- Train de banlieue et station
- T Terminus intermodal
- Stationnement incitatif

- Centre de l'agglomération
- Region métropolitaine de Montreal (1996)

0 1 5 10 km

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 9

INTERVENTIONS SUR LE RÉSEAU ROUTIER

MRC Les Pays-d'en-Haut
MRC La Rivière-du-Nord
MRC Montcalm
MRC Joliette
MRC D'Autray
MRC Le Bas-Richelieu
MRC L'Assomption
MRC Les Moulins
MRC Argenteuil
MRC Thérèse-de-Blainville
MRC Mirabel
MRC Laval
MRC Lajemmerais
CUM
MRC La Vallée-du-Richelieu
MRC Deux-Montagnes
MRC Champlain
MRC Rouville
MRC Vaudreuil-Soulanges
MRC Roussillon
MRC Beauharnois-Salaberry
MRC Les Jardins-de-Napierville
MRC Le Haut-Richelieu

Aéroport International de Mirabel
Aéroport International de Dorval

Intervention proritaire

Projet en consultation

Centre de l'agglomération

Région métropolitaine de Montréal (RMR 1996)

Municipalité

0 1 5 10 km

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 9

INTERVENTIONS SUR LE RÉSEAU ROUTIER

MRC Les Pays-d'en-Haut
MRC Montcalm
MRC Joliette
MRC D'Autray
MRC Le Bas-Richelieu
MRC La Rivière-du-Nord
MRC L'Assomption
MRC Les Moulins
MRC Argenteuil
MRC Thérèse-de-Blainville
MRC Mirabel
MRC Laval
MRC Lajemmerais
CUM
MRC La Vallée-du-Richelieu
MRC Deux-Montagnes
MRC Champlain
MRC Rouville
MRC Vaudreuil-Soulanges
MRC Roussillon
MRC Beauharnois-Salaberry
MRC Les Jardins-de-Napierville
MRC Le Haut-Richelieu

Intervention prioritaire

Projet en consultation

Centre de l'agglomération

Région métropolitaine de Montréal (RMR 1996)

Municipalité

0 1 5 10 km

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 10

ZONE DE DÉPLACEMENT RIVE-NORD

Automobile et transport en commun, tous motifs,
Période de pointe du matin, 1998

Origine

Déplacements

- % auto – – – Part de l'automobile (conducteurs et passagers)
- % TC – – – Part du transport en commun

Destination

– – – Nombre et pourcentage de déplacements vers la destination

Secteur d'analyse

Réseau de transport d'intérêt national

- Axe routier
- Métro

Autres réseaux de transport

- Axe routier
- Train de banlieue

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS (1998)

	Vers les destinations		Selon le mode (%)			Selon le motif (%)		
			Auto conducteur	Auto Passager	Transport commun	Travail	Études	Autres
vers : Laval	18 055	13 %	87	11	3	80	10	10
Saint-Laurent / Côte-des-Neiges	9 783	7 %	82	9	10	82	15	3
Ahuntsic / L'Acadie	6 847	5 %	78	12	9	77	15	8
Centre-ville	11 683	8 %	54	11	35	84	11	4
Est de l'île	5 582	4 %	83	14	3	84	10	6
Mercier	3 682	3 %	78	14	8	83	10	7
Ouest de l'île	3 457	2 %	92	8	0	95	2	3
Autres destinations	5 440	4 %						
Déplacement internes	78 691	55 %						
Total des déplacements *	**143 219**	**100 %**						

* Les déplacements internes sont inclus dans le total des déplacements

Part des modes de transport selon le motif de déplacement pour les principales destinations (%)

Mode	1998	
	Travail	Études
Auto conducteur	83	38
Auto passager	8	31
Transport en commun	9	31

Sources :
AMT, Association des CIT, MAMM, MTQ, STCUM, STL, STRSM, Enquête origine-destination 1998

Québec
Ministère des Transports

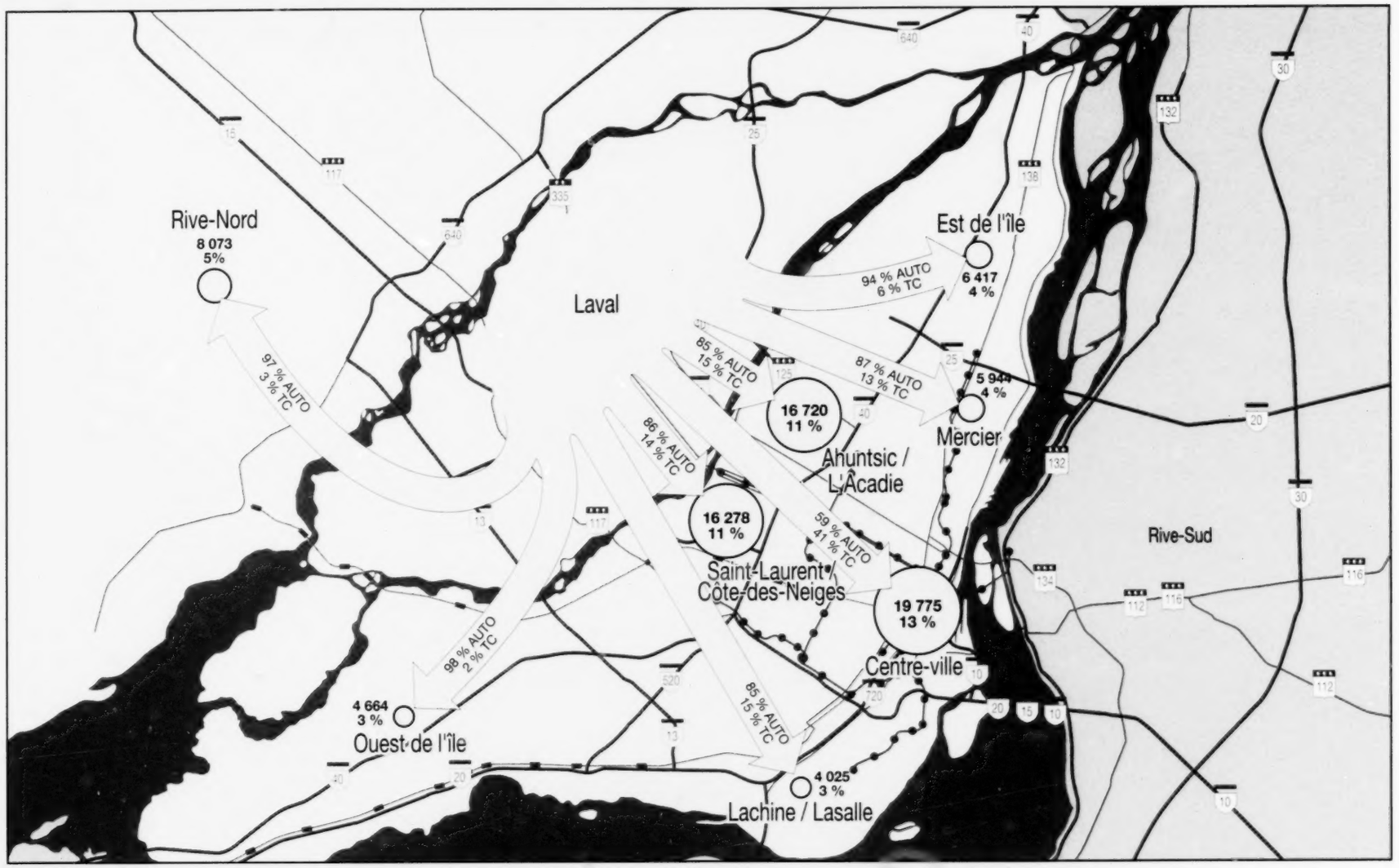
Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 11

ZONE DE DÉPLACEMENT LAVAL

Automobile et transport en commun, tous motifs,
Période de pointe du matin, 1998



RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS (1998)

	Vers les destinations		Selon le mode (%)			Selon le motif (%)		
			Auto conducteur	Auto Passager	Transport commun	Travail	Études	Autres
vers : Ahuntsic / L'Acadie	16 720	11 %	63	22	15	58	24	18
Saint-Laurent / Côte-des-Neiges	16 278	11 %	72	14	14	75	18	7
Centre-ville	19 775	13 %	46	12	41	84	11	5
Est de l'île	6 417	4 %	80	14	6	75	13	11
Mercier	5 944	4 %	73	14	13	71	17	13
Lachine / Lasalle	4 025	3 %	76	9	15	83	12	5
Ouest de l'île	4 664	3 %	92	5	2	91	6	3
Rive-Nord	8 073	5 %	89	6	3	71	9	20
Autres destinations	2 241	2 %	88	8	4			
Déplacements internes	62 780	43 %						
Total des déplacements *	**146 917**	**100 %**						

* Les déplacements internes sont inclus dans le total des déplacements.

Part des modes de transport selon le motif de déplacement pour les principales destinations (%)

Mode	1998	
	Travail	Études
Auto conducteur	75	21
Auto passager	9	36
Transport en commun	16	42

Origine

Déplacements

% auto – – – Part de l'automobile (conducteurs et passagers)

% TC – – – Part du transport en commun

Destination

– – – Nombre et pourcentage de déplacements vers la destination

Secteur d'analyse

Réseau de transport d'intérêt national

Axe routier

Métro

Autres réseaux de transport

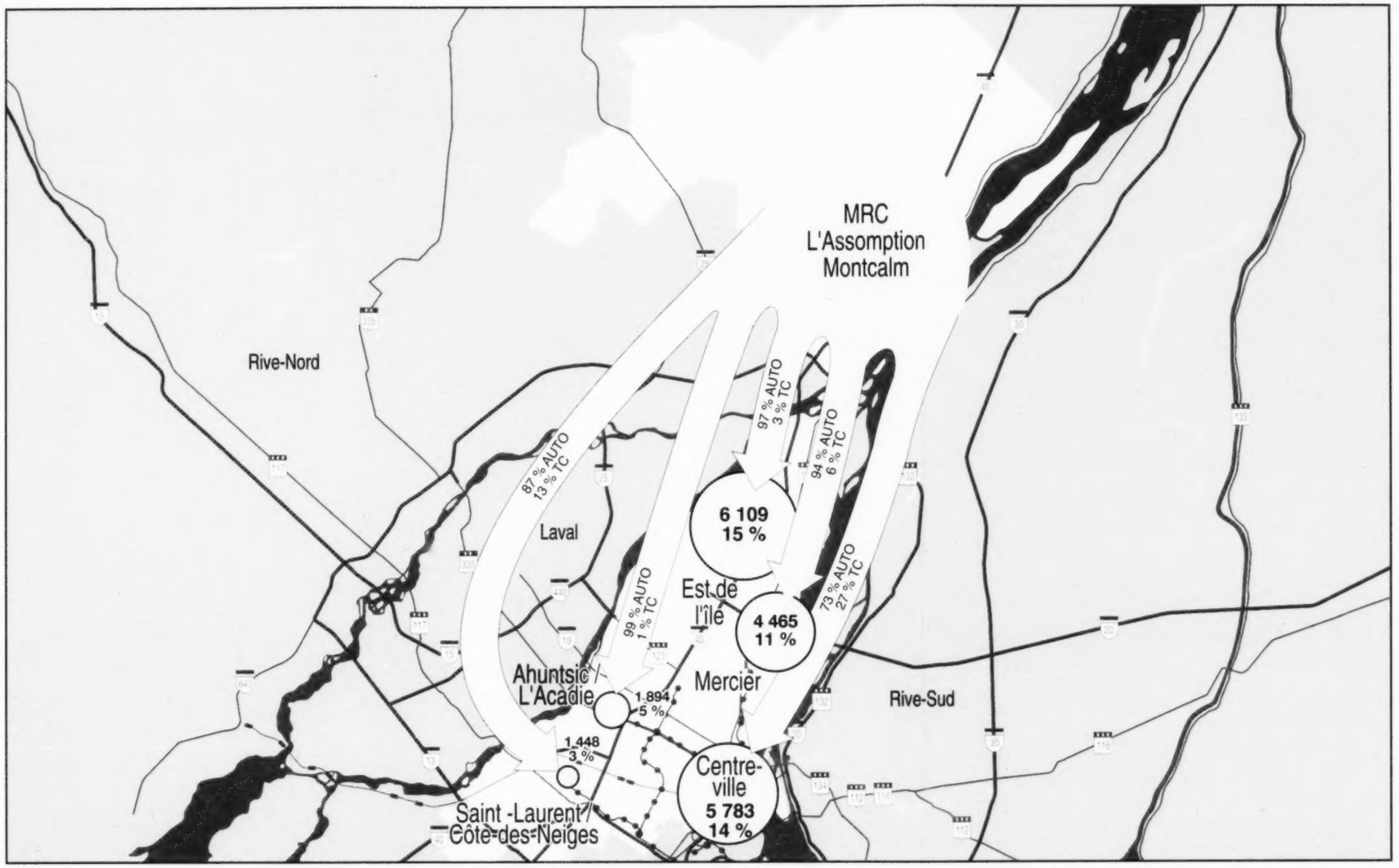
Axe routier

Train de banlieue

Sources :
AMT, Association des CIT, MAMM, MTQ, STCUM, STL, STRSM, Enquête origine-destination 1998

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000



RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS (1998)

	Vers les destinations		Selon le mode (%)			Selon le motif (%)		
			Auto conducteur	Auto Passager	Transport commun	Travail	Études	Autres
vers : Est de l'Île	6 109	15 %	86	11	3	85	7	8
Centre-ville	5 783	14 %	58	16	27	86	11	4
Mercier	4 465	11 %	75	19	6	70	17	13
Ahuntsic / L'Acadie	1 894	5 %	88	11	1	91	7	2
Saint-Laurent / Côte-des-Neiges	1 448	3 %	72	15	13	63	28	9
Autres destinations	4 349	10 %						
Déplacements internes	17 849	43 %						
Total des déplacements *	**41 898**	**100 %**						

* Les déplacements internes sont inclus dans le total des déplacements

Part modale selon le motif de déplacement pour les principales destinations (%)

Mode	1998	
	Travail	Études
Auto conducteur	80	33
Auto passager	11	38
Transport en commun	9	29

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 12

ZONE DE DÉPLACEMENT L'ASSOMPTION

Automobile et transport en commun, tous motifs,
Période de pointe du matin, 1998

Origine

Déplacements
% auto – – – Part de l'automobile (conducteurs et passagers)
% TC – – – Part du transport en commun

Destination
– – – Nombre et pourcentage de déplacements vers la destination

Secteur d'analyse

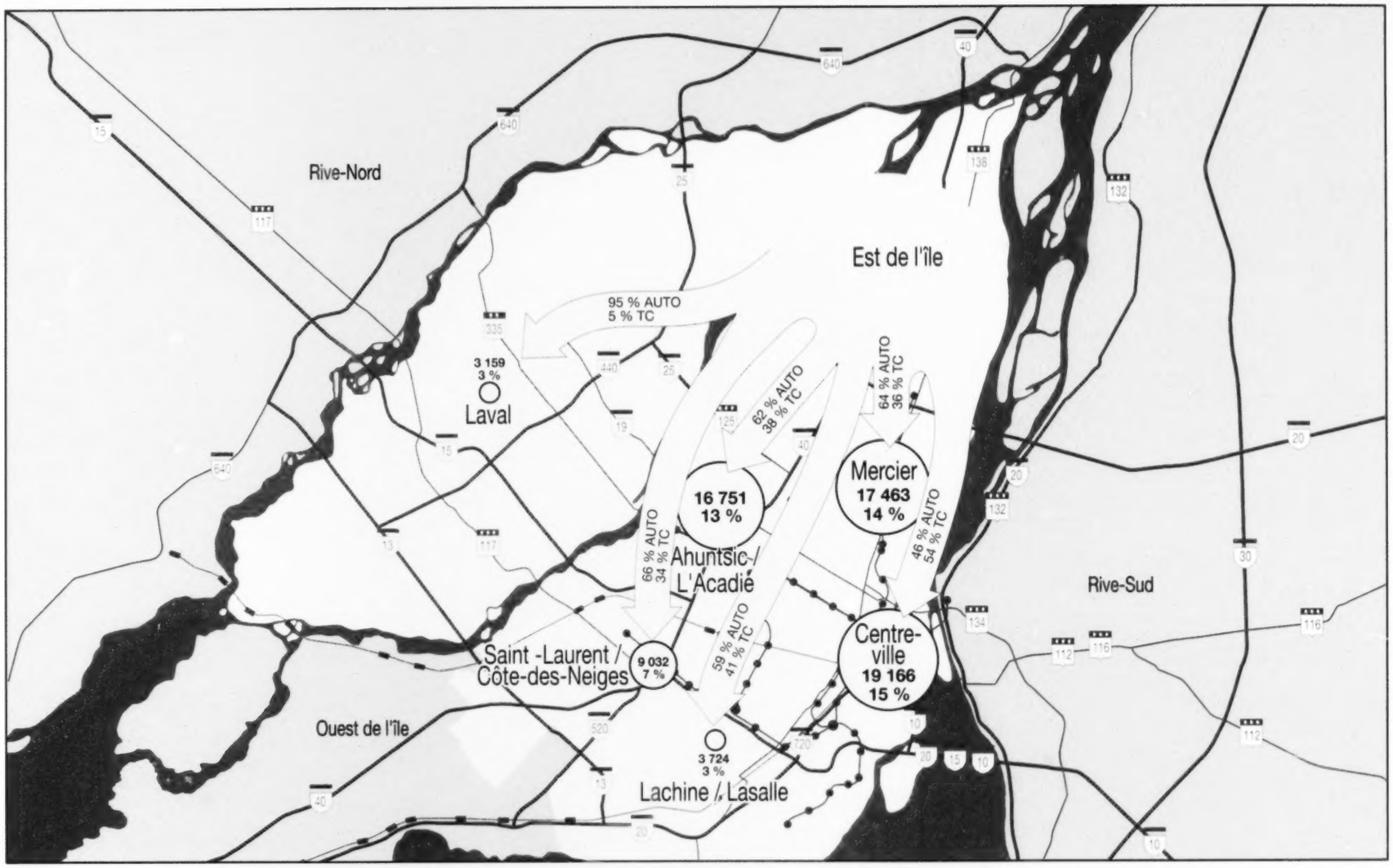
Réseau de transport d'intérêt national
Axe routier
Métro

Autres réseaux de transport
Axe routier
Train de banlieue

Sources:
AMT, Association des CIT, MAMM, MTQ, STCUM, STL, STRSM, Enquête origine-destination 1998

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000



RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS (1998)

	Vers les destinations		Selon le mode (%)			Selon le motif (%)		
			Auto conducteur	Auto Passager	Transport commun	Travail	Études	Autres
vers : Centre-ville	19 166	15 %	36	10	54	82	12	6
Mercier	17 463	14 %	49	15	36	67	26	7
Ahuntsic / L'Acadie	16 751	13 %	49	13	38	62	23	15
Saint-Laurent / Côte-des-Neiges	9 032	7 %	55	10	34	64	25	11
Lachine / Lasalle	3 724	3 %	51	8	41	72	20	7
Laval	3 159	3 %	84	11	5	79	3	18
Autres destinations	7 602	6 %						
Déplacements internes	49 057	39 %						
Total des déplacements *	**125 953**	**100 %**						

* Les déplacements internes sont inclus dans le total des déplacements.

Part des modes de transport selon le motif de déplacement pour les principales destinations (%)

Mode	1998	
	Travail	Études
Auto conducteur	55	13
Auto passager	9	19
Transport en commun	36	68

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 13

ZONE DE DÉPLACEMENT EST DE L'ÎLE

Automobile et transport en commun, tous motifs,
Période de pointe du matin, 1998

Origine

Déplacements

% auto - - - Part de l'automobile (conducteurs et passagers)

% TC - - - Part du transport en commun

Destination

- - - Nombre et pourcentage de déplacements vers la destination

Secteur d'analyse

Réseau de transport d'intérêt national

Axe routier

Métro

Autres réseaux de transport

Axe routier

Train de banlieue

Sources :
AMT, Association des CIT, MAMM, MTQ, STCUM, STL, STRSM, Enquête origine-destination 1998

Québec
Ministère des Transports

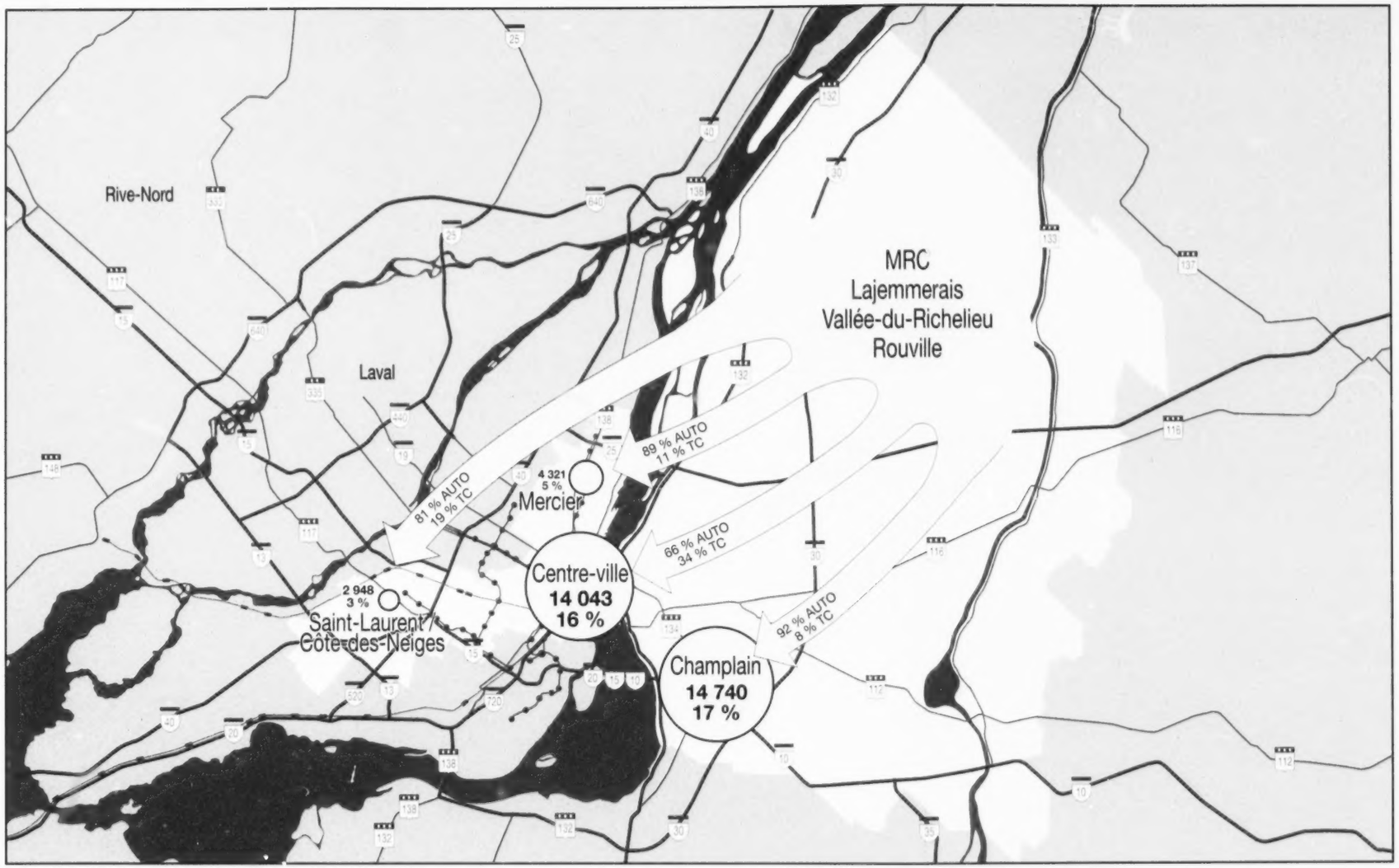
Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 14

ZONE DE DÉPLACEMENT LAJEMMERAIS

Automobile et transport en commun, tous motifs,
Période de pointe du matin, 1998



Origine

Déplacements

% auto – – – Part de l'automobile (conducteurs et passagers)

% TC – – – Part du transport en commun

Destination

– – – Nombre et pourcentage de déplacements vers la destination

Secteur d'analyse

Réseau de transport d'intérêt national

Axe routier

Métro

Autres réseaux de transport

Axe routier

Train de banlieue

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS (1998)

	Vers les destinations		Selon le mode (%)			Selon le motif (%)		
			Auto conducteur	Auto Passager	Transport commun	Travail	Études	Autres
vers : Centre-ville	14 043	16 %	53	13	34	84	10	6
Champlain	14 740	17 %	79	14	8	68	20	12
Saint-Laurent / Côte-des-Neiges	2 948	3 %	69	12	19	65	31	4
Mercier	4 321	5 %	75	14	11	78	13	9
Autres destinations	8 745	10 %						
Total des déplacements *	**85 848**	**100 %**						

* Les déplacements internes sont inclus dans le total des déplacements.

Part des modes de transport selon le motif de déplacement pour les principales destinations (%)

Mode	1998	
	Travail	Études
Auto conducteur	74	31
Auto passager	10	29
Transport en commun	17	40

Sources :
AMT, Association des CIT, MAMM, MTQ, STCUM, STL, STRSM, Enquête origine-destination 1998

Québec
Ministère des Transports

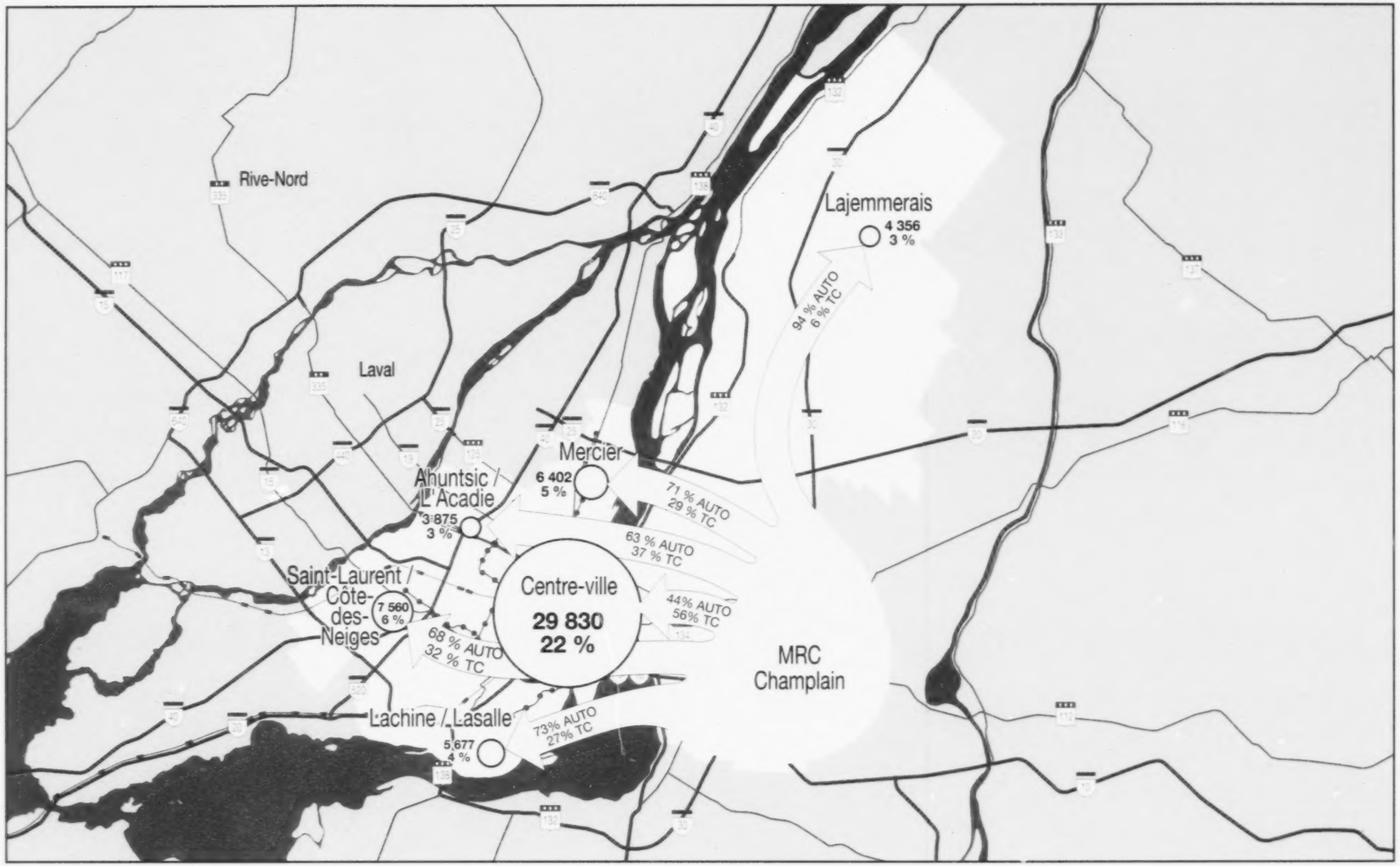
Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 15

ZONE DE DÉPLACEMENT CHAMPLAIN

Automobile et transport en commun, tous motifs,
Période de pointe du matin, 1998



Origine

Déplacements

% auto – – – Part de l'automobile (conducteurs et passagers)

% TC – – – Part du transport en commun

Destination

– – – Nombre et pourcentage de déplacements vers la destination

Secteur d'analyse

Réseau de transport d'intérêt national

Axe routier

Métro

Autres réseaux de transport

Axe routier

Train de banlieue

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS (1998)

	Vers les destinations		Selon le mode (%)			Selon le motif (%)		
			Auto conducteur	Auto Passager	Transport commun	Travail	Études	Autres
vers : Centre-ville	29 830	22 %	36	9	54	86	9	5
Saint-Laurent / Côte-des-Neiges	7 560	6 %	56	11	32	70	25	5
Mercier	6 402	5 %	58	12	29	71	17	12
Lachine / Lasalle	5 677	4 %	65	10	25	75	18	7
Lajemmerais	4 356	3 %	84	10	6	87	2	11
Ahuntsic	3 975	3 %	54	9	37	84	14	2
Autres destinations	14 250	11 %						
Déplacements internes	64 901	49 %						
Total des déplacements * (vers l'ensemble des destinations)	**132 696**	**100 %**						

* Les déplacements internes sont inclus dans le total des déplacements.

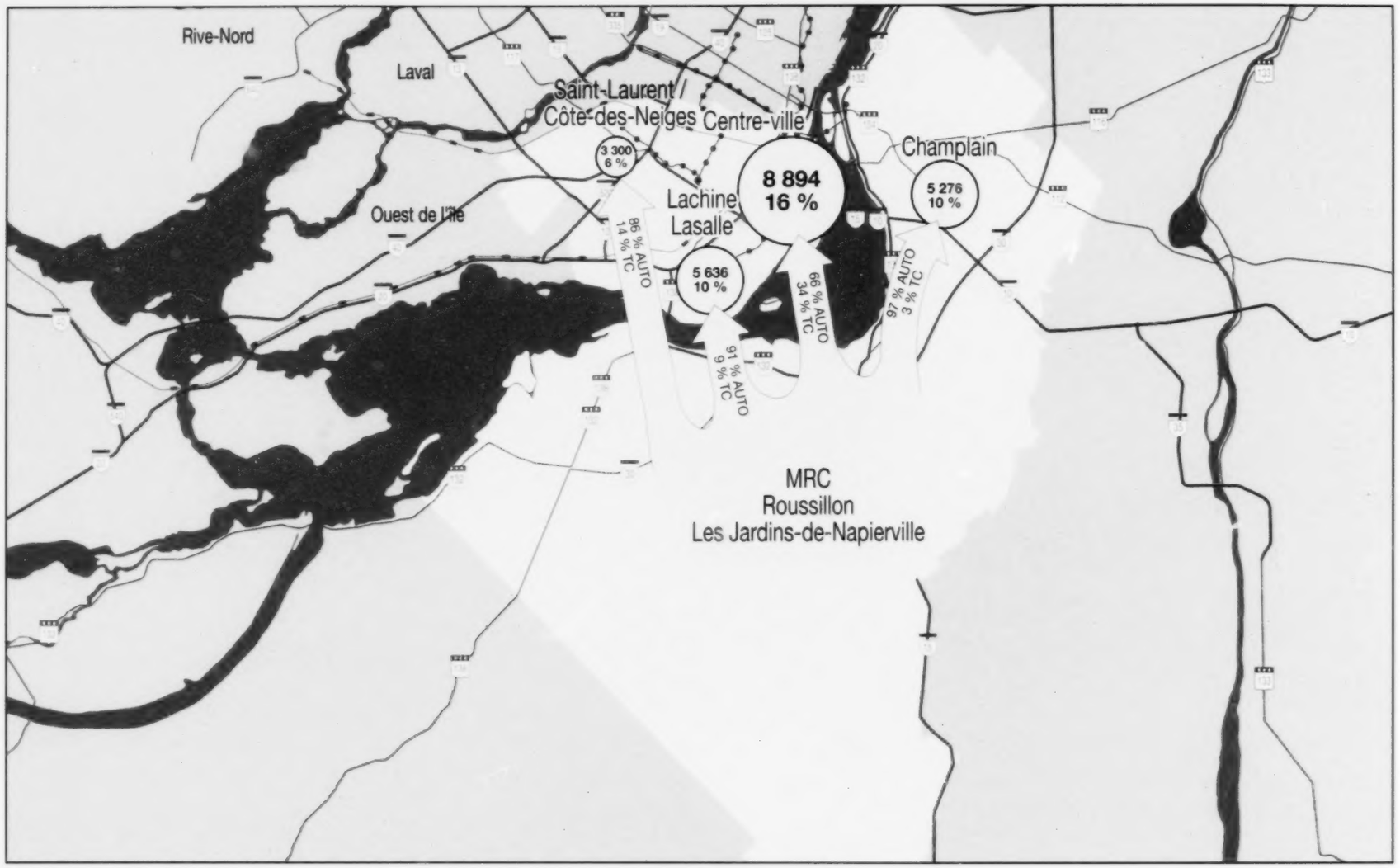
Part des modes de transport selon le motif de déplacement pour les principales destinations (%)

Mode	1998	
	Travail	Études
Auto conducteur	52	20
Auto passager	9	14
Transport en commun	39	66

Sources :
AMT, Association des CIT, MAMM, MTQ, STCUM, STL, STRSM, Enquête origine-destination 1998

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000



Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 16

ZONE DE DÉPLACEMENT ROUSSILLON

Automobile et transport en commun, tous motifs,
Période de pointe du matin, 1998

Origine

Déplacements

% auto - - - Part de l'automobile (conducteurs et passagers)

% TC - - - Part du transport en commun

Destination

Nombre et pourcentage de déplacements vers la destination

Secteur d'analyse

Réseau de transport d'intérêt national

Axe routier

Métro

Autres réseaux de transport

Axe routier

Train de banlieue

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS (1998)

	Vers les destinations		Selon le mode (%)			Selon le motif (%)		
			Auto conducteur	Auto Passager	Transport commun	Travail	Études	Autres
vers : Centre-ville	8 894	16 %	52	14	34	86	8	6
Lasalle / Lachine	5 636	10 %	73	18	9	71	18	10
Saint-Laurent / Côte-des-Neiges	3 300	6 %	73	13	14	76	11	13
Champlain	5 276	10 %	85	13	3	68	16	16
Autres destinations	6 652	12 %						
Déplacements internes	25 153	46 %						
Total des déplacements *	**54 911**	**100 %**						

* Les déplacements internes sont inclus dans le total des déplacements

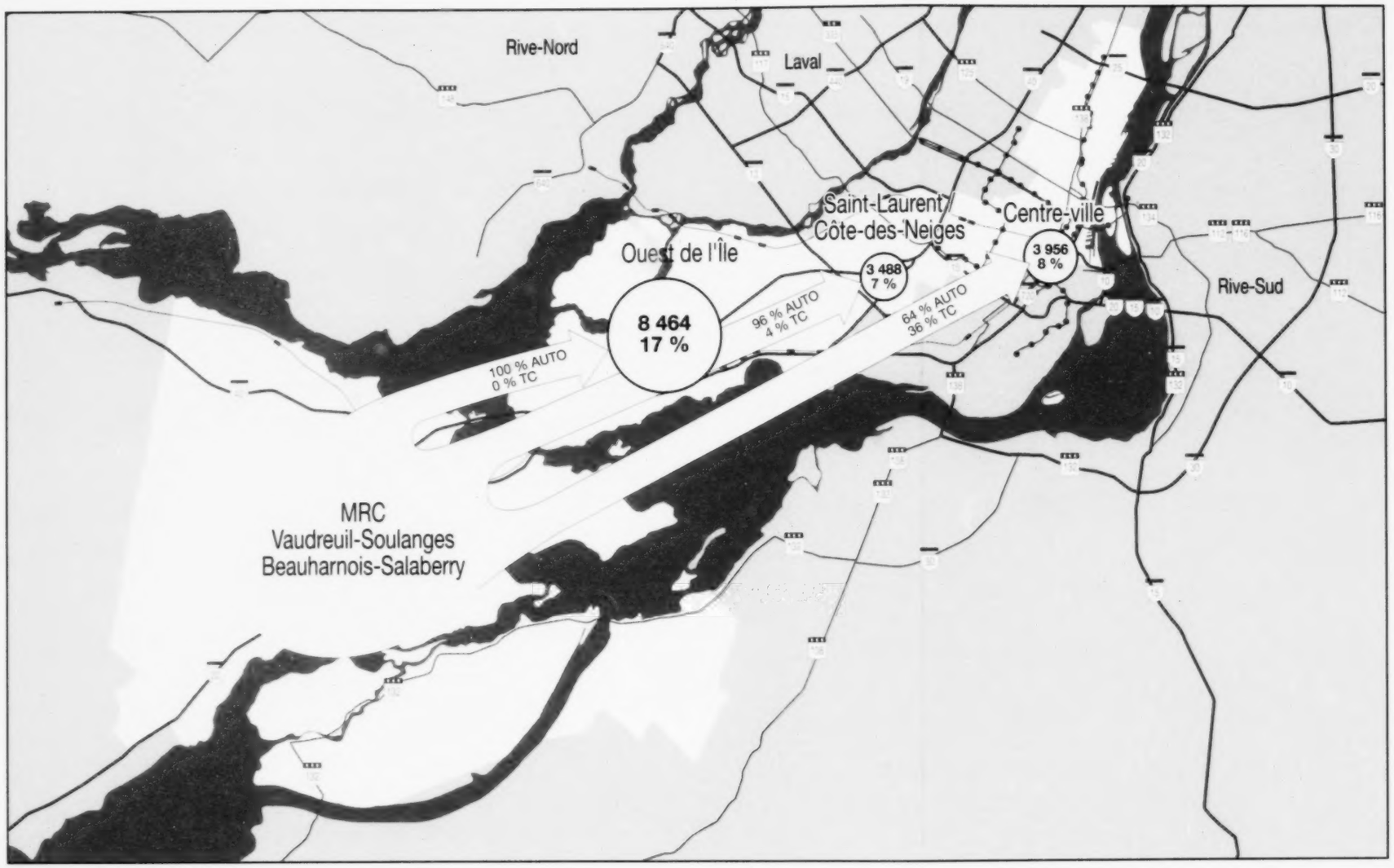
Part des modes de transport selon le motif de déplacement pour les principales destinations (%)

Mode	1998	
	Travail	Études
Auto conducteur	69	27
Auto passager	12	33
Transport en commun	19	40

Sources :
AMT, Association des CIT, MAMM, MTQ, STCUM, STL, STRSM, Enquête origine-destination 1998

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000



Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 17

ZONE DE DÉPLACEMENT VAUDREUIL-SOULANGES

Automobile et transport en commun, tous motifs,
Période de pointe du matin, 1998

Origine

Déplacements

% auto - - - Part de l'automobile (conducteurs et passagers)

% TC - - - Part du transport en commun

Destination

- - - Nombre et pourcentage de déplacements vers la destination

Secteur d'analyse

Réseau de transport d'intérêt national

Axe routier

Métro

Autres réseaux de transport

Axe routier

Train de banlieue

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS (1998)

	Vers les destinations		Selon le mode (%)			Selon le motif (%)		
			Auto conducteur	Auto Passager	Transport commun	Travail	Études	Autres
vers : Ouest de l'Île	8 464	17 %	80	20	0	75	11	15
Saint-Laurent / Côte-des-Neiges	3 488	7 %	85	11	4	86	8	6
Centre-ville	3 956	8 %	48	16	34	76	17	7
Autres destinations	6 093	12 %						
Déplacements internes	27 304	55 %						
Total des déplacements *	**49 306**	**100 %**						

* Les déplacements internes sont inclus dans le total des déplacements

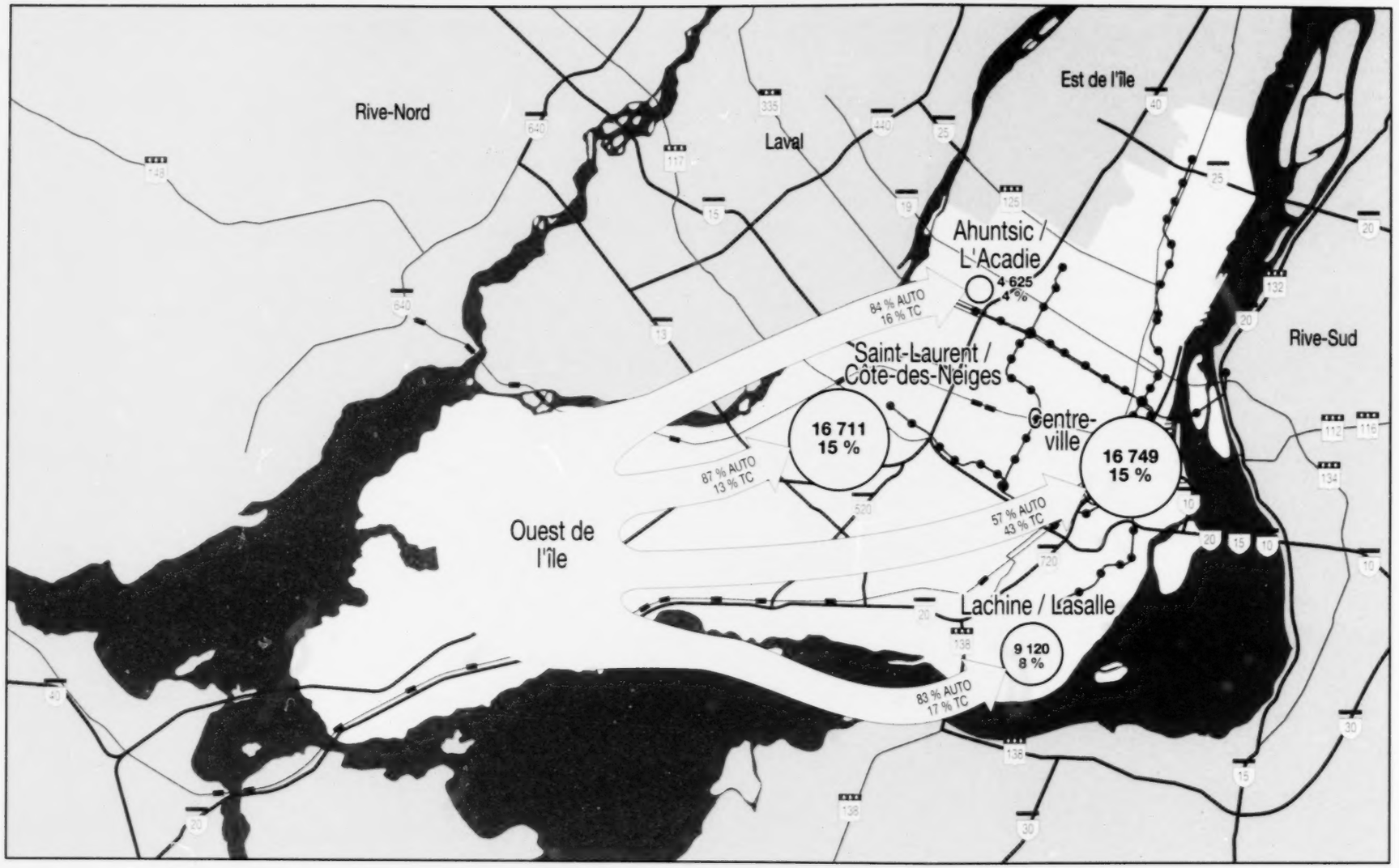
Part des modes de transport selon le motif de déplacement pour les principales destinations (%)

Mode	1998	
	Travail	Études
Auto conducteur	73	35
Auto passager	10	23
Transport en commun	17	42

Sources :
AMT, Association des CIT, MAMM, MTQ, STCUM, STL, STRSM, Enquête origine-destination 1998

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000



Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 18

ZONE DE DÉPLACEMENT OUEST DE L'ÎLE

Automobile et transport en commun, tous motifs,
Période de pointe du matin, 1998

Origine

Déplacements
- % auto – – – Part de l'automobile (conducteurs et passagers)
- % TC – – – Part du transport en commun

Destination
– – – Nombre et pourcentage de déplacements vers la destination

Secteur d'analyse

Réseau de transport d'intérêt national
- Axe routier
- Métro

Autres réseaux de transport
- Axe routier
- Train de banlieue

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS (1998)

	Vers les destinations		Selon le mode (%)			Selon le motif (%)		
			Auto conducteur	Auto Passager	Transport commun	Travail	Études	Autres
vers : Saint-Laurent / Côte-des-Neiges	16 711	15 %	71	16	13	74	16	10
Centre-ville	16 749	15 %	45	12	43	82	14	5
Lachine / Lasalle	9 120	8 %	64	19	17	56	29	15
Ahuntsic / L'Acadie	4 625	4 %	69	15	16	63	22	15
Autres destinations	8 198	7 %						
Déplacements internes	55 052	50 %						
Total des déplacements *	**110 454**	**100 %**						

* Les déplacements internes sont inclus dans le total des déplacements

Part des modes de transport selon le motif de déplacement pour les principales destinations (%)

Mode	1998	
	Travail	Études
Auto conducteur	69	15
Auto passager	9	40
Transport en commun	22	45

Sources :
AMT, Association des CIT, MAMM, MTQ, STCUM, STL, STRSM, Enquête origine-destination 1998

Québec
Ministère des Transports

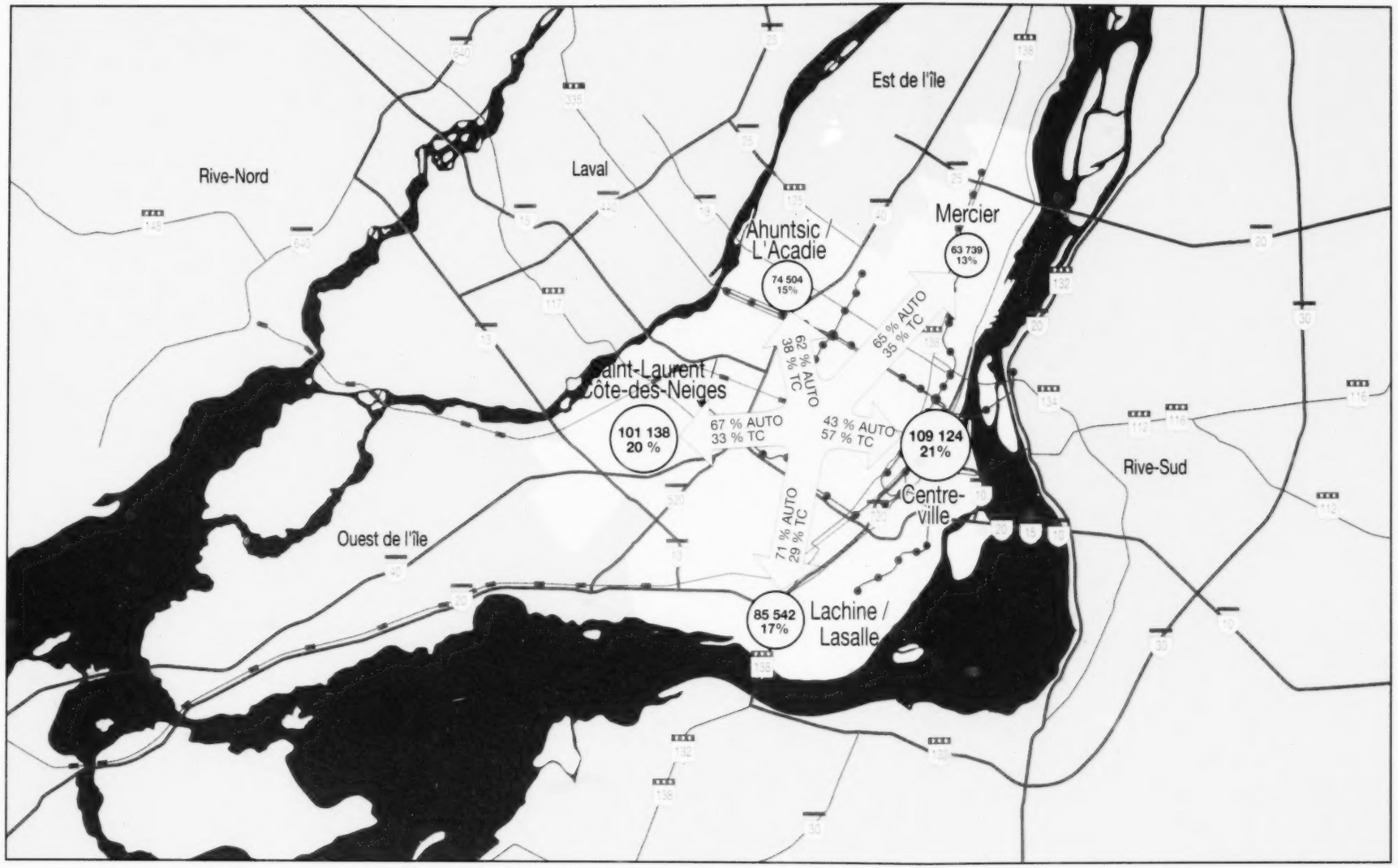
Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 19

ZONE DE DÉPLACEMENT CENTRE DE L'ÎLE

Automobile et transport en commun, tous motifs,
Période de pointe du matin, 1998



Origine

Déplacements

% auto – – – Part de l'automobile (conducteurs et passagers)

% TC – – – Part du transport en commun

Destination

– – – Nombre et pourcentage de déplacements vers la destination

Secteur d'analyse

Réseau de transport d'intérêt national

Axe routier

Métro

Autres réseaux de transport

Axe routier

Train de banlieue

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS (1998)

	Vers les destinations		Selon le mode (%)			Selon le motif (%)		
			Auto conducteur	Auto Passager	Transport commun	Travail	Études	Autres
vers : Centre-ville	109 124	21 %	34	9	57	77	14	9
Lasalle / Lachine	85 542	17 %	52	19	29	37	31	31
Saint-Laurent / Côte-des-Neiges	101 138	20 %	50	17	33	50	29	21
Ahuntsic / L'Acadie	74 504	15 %	45	17	38	47	27	26
Mercier	63 739	13 %	49	17	35	47	28	26
Autres destinations	74 693	15 %						
Total des déplacements *	**508 740**	**100 %**						

* Les déplacements internes sont inclus dans le total des déplacements.

Part des modes de transport selon le motif de déplacement pour les principales destinations (%)

Mode	1998	
	Travail	Études
Auto conducteur	51	6
Auto passager	9	32
Transport en commun	40	62

Sources :
AMT, Association des CIT, MAMM, MTQ, STCUM, STL, STRSM, Enquête origine-destination 1998

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 20
RÉSEAU STRATÉGIQUE DE TRANSPORT

Lien routier vers l'extérieur de la région métropolitaine

Lien routier reliant les pôles d'activité économique

Ligne ferroviaire

Port

Aéroport

Métro

Région métropolitaine de recensement 1996

0 5 10 km

Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 20

RÉSEAU STRATÉGIQUE DE TRANSPORT

Rive Nord

Laval

Montréal

Rive Sud

Lien routier vers l'extérieur de la région métropolitaine

Lien routier reliant les pôles d'activité économique

Ligne ferroviaire

Port

Aéroport

Métro

Région métropolitaine de recensement 1996

0 5 10 km

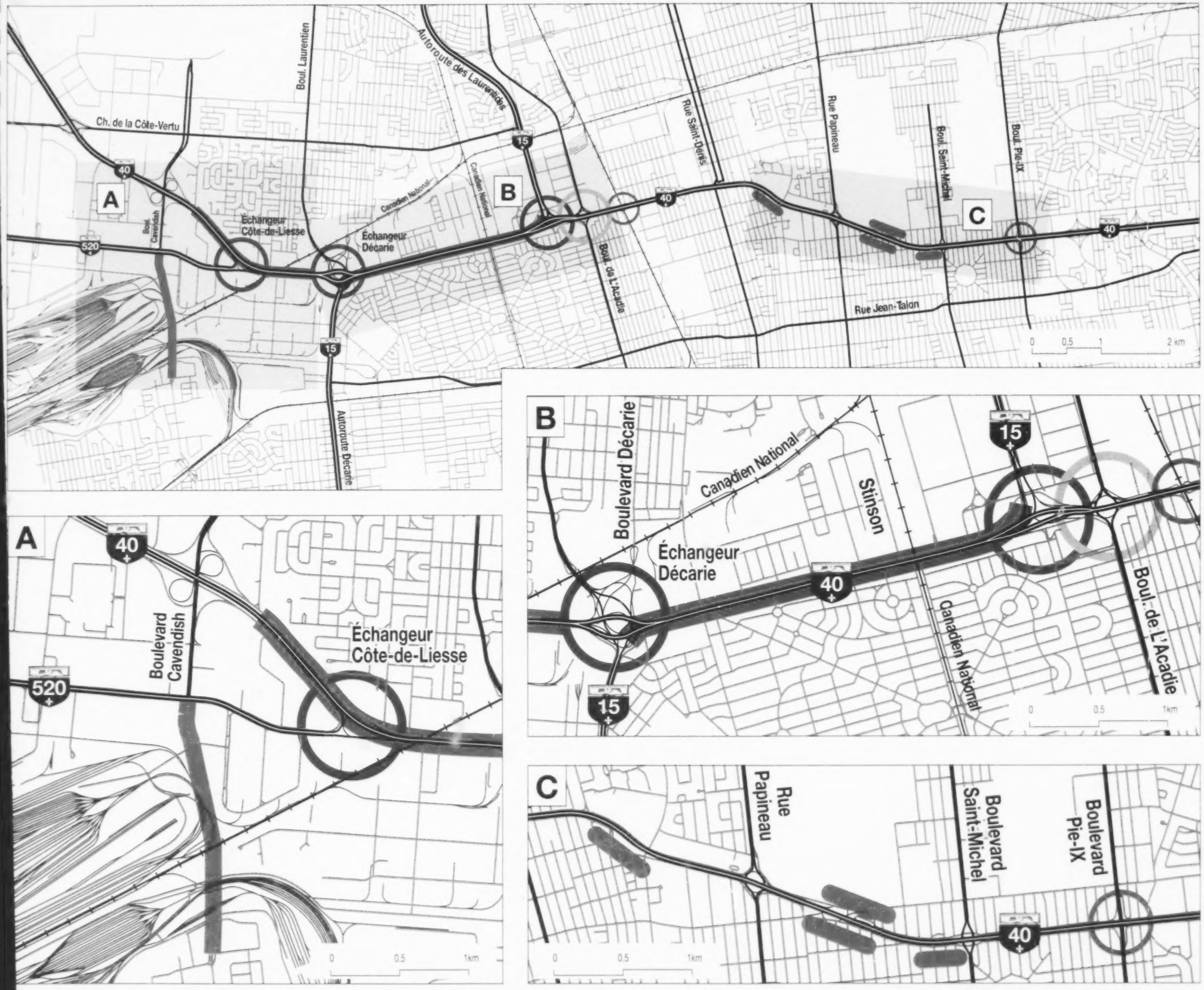
Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 21

OPTIMISATION DE L'AUTOROUTE 40 MÉTROPOLITAINE



- Lien routier à améliorer ou à construire
- Modification d'entrée ou de sortie
- Réaménagement d'échangeur
- Réaménagement de rond-point (réseau local)
- Ajout d'une voie de service (viaduc à modifier)

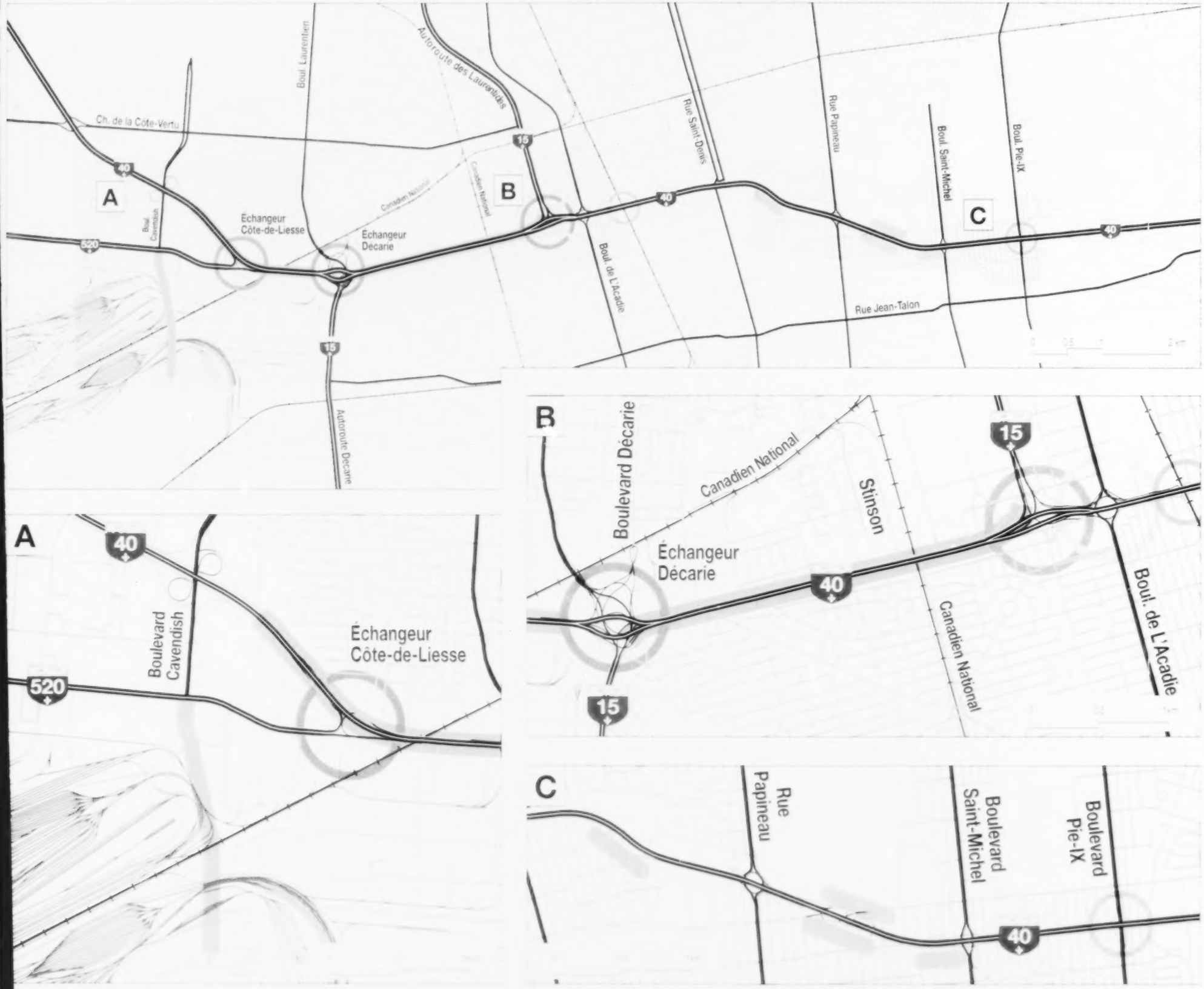
Québec
Ministère des Transports

Avril 2000

Plan de gestion des déplacements
Région métropolitaine de Montréal

CARTE 21

OPTIMISATION DE L'AUTOROUTE 40 MÉTROPOLITAINE



Lien routier à améliorer ou à construire

Modification d'entrée ou de sortie

Réaménagement d'échangeur

Réaménagement de rond-point
(reseau local)

Ajout d'une voie de service
(viaduc à modifier)

Québec
Ministère des Transports